



NEPTUNUS



Le Narcis dans l'escadre OTAN SNMCMG1

Scheepvaart op het Zwin

La sécurité maritime: les défis actuels

Het zee-ereteken 1940-1945

Interview Rear Admiral Jan Thörnqvist



maritiem tijdschrift van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
revue maritime de l'association d'Entraide de la Marine



nr. 307 - januari 2014
janvier 2014

coverfoto / photo de couverture:
Daniël Orban

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Yves Dupont

hoofredacteur / rédacteur en chef:

Franky Bruneel

lay-out / mise en page:

Johan Leye

concept / fotobewerking / traitement de photos:

Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:

collaborateurs à cette édition:

Jean-Luc Trullemans, Jacques Boesmans, Serge Ots, Franky Bruneel, Jens Van Herck, Johan Leye, Willy Lippens, Sofie Rommelaere, Alain Coupé, Joris Surmont, Freddy Philips, Guy Toremans, Jorn Urbain, Ilja Van Hespen, Daniël Orban, Henry Drago, Henri Rogie en Henk Maene

redactie / rédaction:

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be

Neptunus is confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790

inhoud / contenu :

- 01: Voorwoord / Éditorial
- 03: Kustwacht stelt zich voor
- 04: Participation du Narcis à l'escadre permanente de lutte contre les mines de l'OTAN
- 11: D'Anvers à Ellis Island avec la Red Star Line!
- 12: De Scheepvaart op het Zwin
- 20: La sécurité maritime: les défis actuels
- 31: Met pensioen / à la retraite – Overlijdens / décès
- 32: Het Zee-ereten 1940-1945 (deel 2)
- 38: Interview met Rear Admiral Jan Thörnqvist - Stafchef van de Koninklijke Zweedse Marine
- 42: Karlskrona: une base navale suédoise classée Unesco!
- 47: Nieuwe containerdienst tussen de havens van Gent en Antwerpen
- 48: Boeken
- 49: Naamgeving promotie 2013-2014 aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen
- 50: Info Marine
- 64: Abonnees-weldoeners / Abonnés-bienfaiteurs



verkoop & abonnementen

vente & abonnements

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00
jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /
de l'association d'Entraide de la Marine
Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

voorwoord

Beste lezers,

Het is met plezier dat ik op het einde van dit jaar 2013 de gelegenheid gebruik die Neptunus mij biedt om een kort overzicht te geven van de activiteiten van de Marine. Deze activiteiten hebben zich bijna exclusief afgespeeld in het domein van de maritieme veiligheid. De vrijheid van verkeer op zee staat inderdaad steeds meer onder druk door illegale activiteiten zoals drugs-, wapen- en mensensmokkel of ook nog door piraterij. Het onderwerp is danig pertinent dat het in Europese fora op het hoogste politieke niveau op de agenda staat. Zoals u zult ontdekken in dit nummer, hebben Neptunus maar ook de Marine dit signaal goed ontvangen en de 'opportuniteit' met beide handen gegrepen. Het heeft zich in 2013 vertaald in zeer diverse maar des te pertinenter activiteiten voor de vloot.

In het kader van de strijd tegen piraterij kon het fregat Louise-Marie in februari haar ontplooiing in Operatie Atalanta zeer succesvol afsluiten. De Alouette III-helikopters, ingescheept aan boord van Nederlandse fregatten in de Caraïben, blijven voortreffelijke diensten leveren. Tijdens de 'counter drug-operatie' 'Martillo' hebben ze bijgedragen tot indrukwekkende vangsten. De Godetia heeft in het voorjaar een uitstekende bijdrage geleverd aan het opbouwen van maritieme capaciteiten in de Golf van Guinea, een regio die ook wordt getroffen door de symptomen van piraterij en maritieme criminaliteit. Maritieme veiligheid is ook belangrijk voor onze eigen Belgische kust en, in afwachting van de twee patrouilleschepen die de Marine in 2014 zal verwelkomen, ondersteunt de RDS-vloot (Ready Duty Ship) de activiteiten van alle kustwachtpartners in de eigen Belgische EEZ.

Traditiegetrouw dragen onze mijnenjagers permanent bij tot de veiligheid van allerlei maritieme activiteiten, in het kader van mijnenbestrijdingsoefeningen of operaties voor de Belgische en Nederlandse kust, in de Baltische zee of als deelnemer van het NATO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1. Het eskader levert ondertussen al veertig jaar een belangrijke bijdrage in de veiligheid van de economische activiteiten op zee. De Belgische Marine maakt er al van bij het begin deel van uit en heeft menige commandanten geleverd. Het verdient zonder meer een plaats in dit nummer.

Terwijl de enen een bijdrage leveren aan de maritieme veiligheid in de wereld concentreren de anderen zich op het verder behoud en verdiepen van expertise. In afwachting van een effectieve



foto: Jorn Urbain

inzet in 2014 kon het fregat Leopold I, na een periode van twee jaar in Den Helder en met een nieuwe mast als meest visuele kenmerk van het moderniseringsprogramma, opnieuw afmeren in haar thuisbasis. Ondertussen demonstreerde de Louise-Marie haar paraatheid in verscheidene multinationale oefeningen.

De economische crisis en de krimpende Defensiebudgetten hebben zonder uitzondering alle westerse landen getroffen. Om hun maritieme capaciteiten paraat te houden, zoeken die een oplossing in meer internationale samenwerking. Het is dus niet verwonderlijk dat de mijnenbestrijdingsexpertise in België wordt aangesproken door een grotere diversiteit aan landen onder welke ook de Scandinavische marines en de Zweedse marine in het bijzonder. Neptunus grijpt die kans om de Zweedse 'Chief of Naval Operations' aan het woord te laten en in te zoomen op één van zijn marinebasissen.

Ik wens alle lezers van Neptunus en hun familie veel plezier bij het lezen van dit nummer maar boven alles een voorspoedig, gelukkig en bijzonder maritiem 2014.

*Divisieadmiraal Michel Hofman
Commandant Marinecomponent*

Chers lecteurs,

L'année 2013 touchant à sa fin c'est avec plaisir que je saisis l'opportunité que m'offre Neptunus pour dresser un court bilan des activités de la Marine, activités qui s'inscrivent presque exclusivement dans le cadre de la 'sécurité maritime'. La liberté de navigation est en effet de plus en plus menacée par des activités illicites telles le trafic de drogues, d'armes et d'êtres humains ou encore la piraterie. Le problème de la sécurité maritime est assurément particulièrement pertinent et fait l'objet de discussions au plus haut niveau politique européen. Comme vous le découvrirez Neptunus ne pouvait rester en reste et la Composante Marine fut particulièrement active dans ce domaine en 2013.

Dans le cadre de la lutte contre la piraterie la frégate Louise-Marie pouvait conclure en février une période fructueuse lors de son déploiement à l'opération Atalanta. Les hélicoptères Alouette III déployés à bord des frégates néerlandaises dans les Caraïbes rendent d'excellents services. Ils ont, entre autres, participé à l'opération de lutte anti-drogue 'Martillo'. Les butins impressionnants confisqués démontrent qu'un hélicoptère assure un rôle important au sein de ces déploiements. Le Godetia a été déployé dans le cadre du 'Maritime Capacity Building' dans le Golfe de Guinée, région d'Afrique occidentale particulièrement menacée par la piraterie et la criminalité maritime. Chez nous, dans les zones sous juridiction nationale, la flotte Ready Duty Ship disposera dès 2014 de nouveaux patrouilleurs qui contribueront essentiellement à contribuer à la sécurité maritime avec ses partenaires de la Garde côtière belge

Nos chasseurs de mines, quant à eux, contribuent en permanence à la sécurité des activités maritimes dans le cadre de divers exercices ou opérations de déblayage de mines ou d'engins explosifs devant les côtes belges ou néerlandaises (opération 'Beneficial Cooperation'), en mer Baltique ou au sein du NATO SNMCMG1. Cette escadre a fêté ses quarante ans et la Belgique, membre fondateur de cette escadre, en a d'ailleurs pris plusieurs fois le commandement. Cela mérite de s'y attarder.

Au-delà de la sécurité maritime, la Marine se doit de concrétiser son niveau d'expertise dans les autres domaines d'opération. Après deux ans de remise à niveau, dont le nouveau mâst est l'un des éléments les plus visibles, le Léopold I est de retour à



foto: Jörn Urbain

Zeebrugge et entame dès à présent son programme de mise en condition opérationnelle, en attendant un engagement en opération en 2014. La frégate Louise-Marie, quant à elle, a démontré lors de différents exercices multinationaux qu'elle avait atteint son niveau de préparation.

La crise économique et les inévitables restrictions budgétaires n'ont pas épargné la Défense et la collaboration internationale, outre l'objectif politique qu'elle représente, est devenue une nécessité qui doit permettre de sauvegarder une capacité maritime. Exemple parmi d'autres, notre expérience dans le domaine de la lutte contre les mines est incontestable et reconnue par tous dont les pays scandinaves comme par exemple la marine suédoise. Neptunus vous propose l'interview de son chef d'Etat-major.

Je vous souhaite une excellente lecture de cette édition mais profite de l'occasion pour souhaiter à tous les lecteurs de Neptunus, ainsi qu'à leur famille, une année 2014 prospère et particulièrement maritime.

*Amiral de division Michel Hofman
Commandant de la Composante Marine*

Kustwacht stelt zich voor

België is verantwoordelijk voor een zeegebied van ongeveer 3600 km². Dit lijkt misschien een klein gebied, maar onze Noordzee is één van de drukst bevaren scheepvaartroutes ter wereld. Naast alle scheepvaartverkeer, wordt ook zand en grind gewonnen, gevist en gebaggerd. Er zijn militaire oefengebieden, windmolenparken, vogelrichtlijngebieden en andere beschermde zones. Bovendien ligt het Noordzeegebied bezaaid met zandbanken, wrakken en een heel netwerk van pijpleidingen en kabels. Niet minder dan 17 overheidsinstanties (Vlaams en federaal) plus de provincie West-Vlaanderen zijn bevoegd voor alle activiteiten.

De belangrijkste doelstelling van de Kustwacht is een goede samenwerking volgens drie principes:

- gelijkwaardigheid tussen de verschillende partners;
- respect voor elkaars bevoegdheden;
- optimaal gebruik van de middelen om extra kosten te vermijden.

Structuur

De Kustwacht bestaat uit drie administratieve onderdelen: het beleidsorgaan, het overlegorgaan en het secretariaat.

Het beleidsorgaan coördineert de samenwerking tussen de verschillende diensten en formuleert voorstellen en adviezen voor de ministers en de regering. Het overlegorgaan onderzoekt dossiers, verzamelt informatie voor het beleidsorgaan en kan ook werkgroepen oprichten. De gouverneur van West-Vlaanderen is voorzitter. Het beleidsorgaan en het overlegorgaan bestaan uit afgevaardigden van elk van de kustwachtpartners. Het secretariaat is de

motor van de Kustwacht en coördineert administratieve en operationele activiteiten, doet beleidsvoorbereidend werk en is het contactpunt voor buitenlandse zusterorganisaties. Ook het grote publiek kan er terecht voor alle mogelijke vragen over de Noordzee. Het motto is: één vraag, één oplossing.

Kustwachtcentrale

Samen met de middelen van de kustwachtpartners is de Kustwachtcentrale het operationele luik van de Kustwacht. Er zijn twee complementaire pijlers: het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) in Zeebrugge.

In het MIK werken operatoren van de Marine, de scheepvaartpolitie en de douane nauw samen. Het MIK spoort illegale activiteiten op, zoals terroristische acties, mensensmokkel, drugshandel, verboden visserijpraktijken en illegale olielozingen. Controle is dan ook een absolute noodzaak.

Het MRCC is verantwoordelijk voor het organiseren van de hulpverlening tijdens crisismomenten. Bij een ramp op zee activeert de gouverneur van West-Vlaanderen het noodplan Noordzee. Samen met zijn crisiscomité coördineert hij de hulpverlening vanuit het MRCC.

meer info: www.kustwacht.be

Sofie Rommelaere

nvdr: Vanaf de jaargang 2014 publiceren we in elke editie van Neptunus een artikel over één van de kustwachtpartners. In Neptunus 308 kunt u kennismaken met de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium, kortweg BMM.





de gauche à droite: HNLMS Makkum, HNOMS Rauma, ORP kontradmiral X. Czernicki, FGS Dillingen, ENS Admiral Cowan et BNS Narcis - photo: Marynarka Wojenna

Participation du Narcis à l'escadre permanente de lutte contre les mines de l'OTAN

Du 15 août au 11 novembre 2013, le chasseur de mines belge M923 Narcis assurait son quart au sein de l'escadre SNMCMG1 de l'OTAN (Standing NATO Mine Counter Measures Group 1). Celle-ci, qui vient de fêter sa quarantième année d'existence, était déployée pour la période en mer Baltique. En plus de leur participation à une opération d'enlèvement de munitions datant des deux guerres mondiales et à deux exercices majeurs, la quarantaine de marins de l'équipage du Narcis a achevé un formidable voyage de représentation dans plusieurs pays partenaires et futurs partenaires de l'alliance.

Le frère aîné

Le 12 août 2013, le Narcis a quitté Zeebrugge, son port d'attache, pour se rendre en mer Baltique et rejoindre l'escadre SNMCMG1 de l'OTAN pour une période de 12 semaines. Cette dernière, composée d'un petit groupe de navires spécialisés dans la lutte contre les mines marines appuyé par un navire de commandement et de soutien logistique, est l'un des quatre groupes d'action maritimes de l'OTAN. La vocation première de ces groupes est de mettre une capacité de réaction rapide à disposition permanente de l'alliance. Deux escadres, SNMCMG1 (déployée dans le Nord de l'Europe) & SNMCMG2 (déployée plus au Sud) sont spécialisées dans la lutte contre les mines marines, tandis que les deux autres, SNMG1 dans le Nord et SNMG2 dans le Sud (Standing NATO Maritime

Group 1&2), offrent des possibilités d'intervention dans d'autres domaines relatifs aux opérations maritimes.

SNMCMG1 est le frère aîné parmi les quatre groupes. Cela fait déjà quarante ans que cette escadre maritime permanente et multinationale exécute annuellement un programme opérationnel intense et varié dans les eaux européennes, du nord de la Norvège jusqu'à la Méditerranée et de la mer d'Irlande jusqu'à la mer Baltique. Cette force multinationale de chasseurs et de dragueurs de mines regroupe les meilleures unités de chasse aux mines et est connue comme l'une des mieux entraînées au monde. Du fait de leur spécialisation et grâce à leur entraînement, les navires et leurs équipages sont en permanence prêts à remplir leur mission.



photo: M923 Narcis

Expertise mondialement reconnue

Dès le début, vu son expertise mondialement reconnue dans le domaine du déminage et de la lutte contre les mines marines en particulier, la Belgique a toujours eu sa place dans le SNMCMG1. Notre pays s'est engagé auprès de l'OTAN à organiser une relève qui assure la présence permanente d'un chasseur de mines belge au sein de l'escadre et à participer au tour de rôle de la mise à disposition d'un navire de soutien et de commandement.

L'escadre est actuellement dirigée par un officier de marine polonais (CDR (POL-N) Piotr Sikora, COMSNMCMG1) et se compose de 6 navires de guerre issus d'autant de pays: le navire amiral ORP Kontradmiral Xawery Czernicki (Pologne), 4 chasseurs de mines BNS Narcis (Belgique), ENS Admiral Cowan (Estonie), FGS Dillingen (Allemagne), HNLMS Makkum (Pays-Bas) et un dragueur de mines HNOMS Rauma (Norvège). Depuis le mois d'août, elle a déjà été engagée dans une opération d'enlèvement de munitions datant des deux guerres mondiales au large de la Lituanie et dans deux exercices interarmes multinationaux en mer Baltique. Huit ports (Klaïpeda, Karlskrona, Stockholm, Riga, Tallinn, St Petersburg, Helsinki et Gdynia) ont été visités pour présenter l'existence du groupe et promouvoir la cohésion de l'alliance au grand public dans sept pays (Lituanie, Suède, Lettonie, Estonie, Russie, Finlande et Pologne).

Le Narcis a rejoint le groupe à Klaïpeda en Lituanie, quatre jours après son départ de Zeebrugge. La première escale du voyage était essentiellement meublée par une série de briefings et les

préparatifs nécessaires en vue de la participation du groupe à l'opération Open Spirit 2013, du 19 au 28 août. Cette opération, qui est organisée annuellement et à tour de rôle par un des trois pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) a pour but le nettoyage progressif des eaux de la mer Baltique. Il s'agit de détecter, d'identifier et de détruire les mines marines qui y sont encore présentes depuis les deux guerres mondiales.

Cette force
multinationale de
chasseurs et de
dragueurs de mines
regroupe les meilleures
unités de chasse aux
mines et est connue
comme l'une des mieux
entraînées au monde.



photo: M923 Narcis

Open Spirit 2013

Deux jours après le début des opérations de chasse aux mines, un problème technique a forcé le Narcis à interrompre la tâche et à rejoindre Klaipėda pour bénéficier de l'assistance d'une équipe de techniciens venus de Zeebrugge. Grâce à leur intervention, le navire était de nouveau complètement opérationnel en quelques jours et a pu se remettre au travail.



photo: M923 Narcis

Sur zone, la forte différence de température entre la couche d'eau de surface chauffée par le soleil et la couche plus profonde avait une influence négative assez nette sur les performances du sonar que nous utilisons pour détecter les objets sur le fond. Malgré ces conditions difficiles et la perte de temps engendrée par le problème technique, le Narcis a couvert une zone de 7 milles marins carré et a identifié 5 objets qui présentent des caractéristiques semblables aux mines marines lorsqu'ils sont détectés par le sonar. Ceci est une contribution significative dans le cadre de l'accumulation des données détaillées de cartographie des fonds marins. Ces données sont nécessaires pour augmenter la vitesse d'exécution de toute opération éventuelle de chasse aux mines sur la zone concernée dans le futur.

Au total, 10 unités navales et 8 nations étaient engagées dans Open Spirit 2013, 71 milles marins carrés ont été couverts et 8 mines marines ont été retrouvées et détruites, sur les zones aux profondeurs moins importantes, plus proches de la côte. L'opération s'est achevée le 28 août par une journée de démonstration pour la presse et VIPs. Au cours de cette journée, une mine a été détruite par explosion pour montrer la puissance et le danger provoqués par une telle explosion. L'amiral de division Michel Hofman (Commandant de la Composante Marine) et le capitaine de vaisseau Claude Renard (Directeur des Opérations de la Composante Marine) étaient présents pour cette journée, en tant que représentants belges.



photo: M923 Narcis



photo: M923 Narcis

Northern Coast 2013

Après une deuxième escale à Klaipėda et une courte traversée, l'escadre SNMCMG1 est arrivée le 6 septembre au port de Karlskrona en Suède pour y préparer l'activité suivante: l'exercice multinational et interarmes 'Northern Coast 2013'. Pendant 11 jours, plus de 40 navires, 10 hélicoptères et un total de 2500 marins et soldats, issus de 15 nations différentes étaient rassemblés pour coopérer dans le cadre d'une force multinationale. L'exercice s'articulait autour d'un scénario simulant une crise locale et utilisant la géographie réelle des archipels côtiers de la Suède entre Karlskrona et Stockholm. L'entraînement fût très complet. Les compétences propres de chaque unité furent exercées puisque la mise en œuvre de la force s'effectuait dans les domaines suivants: chasse aux mines, lutte anti aérienne, lutte anti sous-marine, évacuation de ressortissants, mais aussi la lutte contre les menaces asymétriques. Dans le cadre du scénario, cette dernière menace était causée par l'existence de bandes organisées opérant dans la

région et dont les activités allaient du trafic d'armes, de narcotiques et d'êtres humains à la piraterie. Ces groupes utilisaient des moyens rapides, tels que des patrouilleurs côtiers et des petits avions, et pouvaient apparaître partout et à tout moment, imposant à chaque navire d'être prêt en permanence à se défendre très rapidement.

Ce scénario complexe et le rassemblement d'autant d'unités différentes offraient une opportunité unique de tester et d'améliorer encore les capacités d'intégration et de coopération entre pays participants. L'accent des opérations était mis sur l'environnement côtier, dans lequel les unités de lutte contre les mines marines occupent une place prépondérante. Lors de cet exercice, le Narcis, avec les autres unités du groupe SNMCMG1, devait investiguer des routes très étroites, s'enfonçant jusqu'au cœur des îles suédoises. Il s'agissait d'un environnement exigeant, où les conditions de navigation et de chasse aux mines étaient particulièrement difficiles.

La mise en œuvre de la force s'effectuait dans les domaines suivants: chasse aux mines, lutte anti aérienne, lutte anti sous-marine, évacuation de ressortissants, mais aussi la lutte contre les menaces asymétriques.



photo: M923 Narcis

Tous les ingrédients étaient réunis pour faire de la participation du Narcis à Northern Coast 2013 un moment très intéressant. Les challenges ont été acceptés avec beaucoup d'intérêt par tout l'équipage et le bilan de notre participation est très positif. Nos systèmes matériels et notre organisation interne ont pu être testés dans des conditions exigeantes et les bénéfices ont été autant ressentis au niveau des compétences tactiques et techniques que sur la motivation de chacun.

Les règles diplomatiques avec la Russie

Une fois Northern Coast 2013 achevé, SNMCMG1 s'est arrêté pour une escale bien méritée à Stockholm du 20 au 23 septembre. Les activités des semaines suivantes furent plutôt orientées vers de courtes traversées meublées de divers exercices de matelotage: remorquage, ravitaillement à la mer, ancrage, recherche de naufragé, assistance à un navire en détresse, exercices de communication et de manœuvre entre navires,... Ces traversées étaient interrompues par plusieurs visites portuaires permettant d'affirmer l'existence du groupe et la cohésion entre les pays de l'alliance au grand public. Après Stockholm, les ports de Riga (Lettonie), Tallinn (Estonie), St Petersburg (Russie) et Helsinki (Finlande) ont été visités.

L'escale de St Petersburg, qui était programmée pour quatre jours (10 au 13 octobre) pour l'ensemble du groupe, a malheureusement été réduite à une journée et demie pour le Narcis à cause de l'incompatibilité entre la dimension du groupe (6 navires) et les règles diplomatiques avec la Russie qui n'acceptent pas la présence de plus de quatre navires militaires étrangers au même moment dans le même port.

A l'occasion de cette escale, le 13 octobre dans la matinée, le Narcis a reçu la visite du Général Gérard Van Caelenberge, Chef de la Défense. C'est avec fierté et entrain que nous avons présenté notre navire et nos activités depuis le départ de Zeebrugge. Cette visite importante et l'intérêt évident du Chef de la Défense et de sa délégation pour les activités de notre unité et pour les conditions de vie de tous les membres de l'équipage lors d'une mission de longue durée ont été très bien perçus à bord.

C'est avec un sentiment de satisfaction et de fierté pour l'investissement de tout l'équipage et pour la qualité du travail accompli que chacun a retrouvé les siens pour une période de repos bien méritée.

Steadfast Jazz 2013

Le 25 octobre, notre escadre est entrée dans le port de Gdynia en Pologne pour préparer sa participation au grand exercice suivant: 'Steadfast Jazz 2013'. Il s'agit à nouveau d'un exercice de grande envergure, regroupant cette fois 13 navires issus de 8 nations et organisé par la Pologne. Steadfast Jazz se déroule en deux phases. Les navires restent au port lors de la première, du 25 octobre au 2 novembre, et sont actifs en mer, sur leur zone de chasse aux mines pour les navires du groupe SNMCMG1, lors de la seconde, du 2 au 8 novembre.

Lors de la première phase de l'exercice, le 29 octobre, le quarantième anniversaire de l'escadre permanente de l'OTAN la plus ancienne a été célébré. A cette occasion, une cérémonie, à laquelle les quelques 260 membres d'équipage des 6 navires du groupe SNMCMG1 ont participé, suivie d'une grande réception ont été organisées. Le Commodore D.M. Mackeigan (Royal Canadian Navy), 'Deputy Chief of Staff Plans' de l'état-major 'NATO Maritime Command' dont dépendent





photo: M923 Narcis

directement les quatre groupes d'action maritimes et le Vice-Amiral Stanislaw Zarychta, commandant du Centre des Opérations Maritimes de la Marine polonaise, étaient présents lors de cette commémoration et l'ensemble des officiers qui ont exercé le commandement de l'escadre depuis le début de son existence y étaient également invités. Ce bel événement a brillamment marqué l'existence continue depuis 40 ans de ce petit groupe de navires qui offrent en permanence à l'OTAN une capacité de réaction rapide contre la menace posée par les mines marines. SNMCMG1 (alors appelé Standing Naval Force Channel) avait été rassemblé pour la première fois à Ostende le 11 mai 1973.

Après cette grande fête et les préparatifs nécessaires, le Narcis a quitté Gdynia pour se lancer dans la deuxième phase de l'exercice, la mémoire de Northern Coast suscitant de hautes attentes pour un second exercice de la même trempe qui fut la dernière activité de notre participation à SNMCMG1. En effet, après un dernier week-end en compagnie du groupe, à l'issue de Steadfast Jazz 2013, nous avons quitté Gdynia et ensuite la mer Baltique ce lundi 11 novembre pour mettre le cap vers Zeebrugge.

Après une absence de trois mois et un programme d'activités varié et intéressant, la quarantaine de marins de l'équipage du Narcis ont rejoint leurs foyers le 15 novembre. C'est avec un sentiment de satisfaction et de fierté pour l'investissement de tout l'équipage et pour la qualité du travail accompli que chacun a retrouvé les siens pour une période de repos bien méritée jusqu'aux fêtes de fin d'année.

La relève du Narcis au sein de SNMCMG1 sera assurée par le Bellis qui achève actuellement sa préparation afin que la Belgique puisse respecter son engagement, vieux de quarante ans, à assurer la présence permanente d'un chasseur de mines au sein de l'escadre.

Jean-Luc Trullemans



Ceremonie 40 Jaar Standing NATO Mine Counter Measure Group 1

Onder een stralende hemel vond op 29 oktober in Gdynia (PL) de militaire plechtigheid voor de viering van 40 jaar SNMCMG1 plaats. De groep werd op 11 mei 1973 als Standing Naval Force Channel opgericht in Oostende en is daarmee de oudste van de 'standing forces' van de NAVO. Oorspronkelijk bestond de groep uit schepen van vier naties (België, Nederland, Groot Brittannië en Duitsland) die beurtelings het commando voerden. De eerste commandant was de Belgische korvetkapitein Van Begin.

In 2000 werd de groep uitgebreid met schepen uit Denemarken en Noorwegen en veranderde de naam naar 'Standing Naval Force North'. In 2002 werd de groep opnieuw uitgebreid, ditmaal met deelname van de drie Baltische staten en Polen. De naam werd nog twee maal aangepast. Sinds 2006 gaat de groep door het leven als 'Standing NATO Mine Counter Measure Group 1'. De mijnenjager M923 Narcis heeft van 15 augustus tot 11 november deel uitgemaakt van SNMCMG1. Gdynia was de uitvalsbasis voor de oefening 'Steadfast Jazz 13', waaraan het eskader deelnam. België werd op de plechtigheid vertegenwoordigd door kapitein-ter-zee stafbrevehouder Saussez en fregatkapitein stafbrevehouder Ots, respectievelijk commandant van de groep in 2001-2002 en 2007.

Voor meer info over SNMCMG1 en een overzicht van alle commandanten, zie: http://en.wikipedia.org/wiki/Standing_NATO_Mine_Countermeasures_Group_1

Serge Ots



le quarantième anniversaire de SNMCMG1 - photo: NATO



le quarantième anniversaire de SNMCMG1 - photo: NATO

D'Anvers à Ellis Island avec la Red Star Line!

Entre 1815 et 1940, soixante millions d'émigrants quittèrent l'Europe en bateau, la plupart à destination des Etats-Unis et du Canada, pour y chercher de meilleures conditions de vie. Parmi ceux-ci, près de 2.500.000 transitèrent par Anvers, la majorité d'entre eux étant des Juifs venant d'Allemagne et des pays de l'Est. Mais il y eut aussi plus de 200.000 Belges qui s'embarquèrent comme eux, à bord des navires de la 'Red Star Line' qui assurèrent entre 1873 et 1934, une liaison directe avec New York et Philadelphie.

Afin que ne s'oublie cette partie de notre passé et celui de la 'Red Star Line' qui fut un des fleurons de notre histoire maritime belge, un remarquable et très didactique musée s'est ouvert, fin septembre dernier à Anvers, 'op het Eilandje', dans les anciens locaux de la 'Red Star Line' entièrement restaurés. (www.redstarline.be)

Au travers d'objets, de témoignages et autres éléments interactifs, on y entreprend un voyage mouvementé sur les traces des émigrants. Remarquablement conçu sur le plan architectural et richement illustré, on y découvre de nombreux objets du collectionneur Robert Vervoort, des œuvres d'art prêtées par le KMSKA et le MAS. De même que le piano du compositeur émigré Irving Berlin (1888-1989) prêté par ses descendants. Et des legs personnels aussi, d'émigrants ou de touristes de 1ère classe qui eurent pour nom Fred Astaire, le chimiste belge Léo



photo: collection Janssens

Baekeland, la famille de l'ambassadeur Sam Fox, la féministe Sonia Pressman Fuentes, Albert Einstein, Golda Meir, etc... Sans oublier des œuvres du peintre anversoïse Eugeen Van Mieghem, dont les files de misère inspirèrent profondément son œuvre.

La découverte de ce lieu de mémoire, aussi dédié aux séculaires mouvements migratoires de l'humanité, est une réflexion pour tous. Tout en constituant le missing link entre notre métropole et Ellis Island, cet american dream de million d'immigrants.



photo: Freddy Philips

Saint Bernard du Spuikom





bron illustratie: P. Van Damme, 'Le Port De Bruges'

De Scheepvaart op het Zwin

Van de vroege middeleeuwen tot de nieuwe tijd verschaft de zeeboezem van het Zwin toegang tot de voorhavens van Brugge, de toenmalige metropool aan de Noordzee. Onze kust, bezaaid met ondiepten en doorkruist van vervaarlijke stromingen, vereiste bakens en gedegen loodsen. Allerlei schepen komende van heinde en ver en voorzien van de meest diverse ladingen, meerden aan langs de kaaïen in Damme en Sluis. Het waterrecht van Damme gold als referentie in de havens van de Noordzee en Noordelijke zeevaart. Wie meent dat Vlaanderen nauwelijks een maritieme erfenis heeft, vergist zich deerlijk...

De eerste bakens en loodsen langsheen onze kust

Zolang de waterweg Reie-Scheure-Zinkval niet voorzien was van dammen of sluizen, konden boten en schepen met geringe diepgang bij vloed vanuit zee al in de 11de eeuw Brugge bereiken (*1). Het Zwin vormde zich door opeenvolgende transgressies en regressies midden een landschap van getijdengeulen, strandwallen, schorren en slikken. Tijdens de middeleeuwen werden de getijdengeulen enkele keren door zware stormvloed geteisterd. De toenmalige bedijkingen beperkten het overstromingsgebied waardoor de bestaande zeegaten werden verbreed en uitgeschuurd. Hierdoor drong het

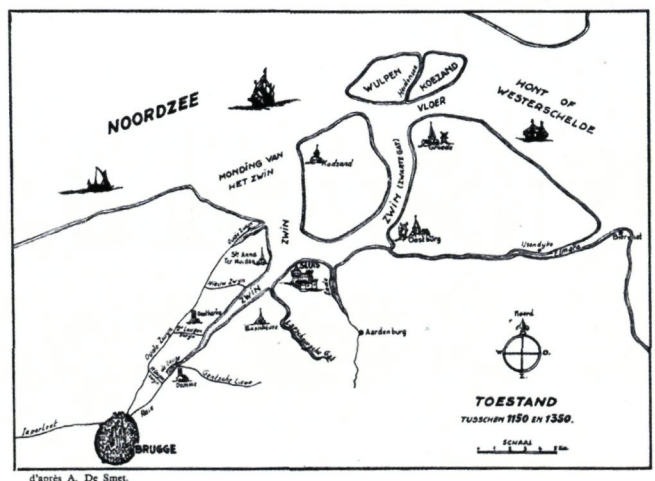
water tot 25 kilometer landinwaarts. Het Zwin raakte bekend als de toegang tot de diepe voorhaven van Brugge. Langsheen het Zwin ontstonden de handelsstadjes Monnikenrede, Hoeke, Muide, Damme en Sluis. De zeevaarders konden de havens tussen de eilanden van de Zwindelta via twee wegen bereiken:

- langs de oostelijke arm van de Vloer, tussen het eiland Wulpen en Oostburg in;
- langs de westelijke arm via het eiland Cadzand en Knokke.

De Vlaamse banken en de aanslibbing in de Zwindelta vormden een gevaar voor de scheepvaart en noodzaakten de buitenlandse schippers beroep te doen op kenners van de kust. Ervaren Vlaamse vissers waren de zeelieden bij uitstek om als loods, leedsman of piloot te fungeren. Vanaf de 12de eeuw zijn de meeste vaartuigen uitgerust met een magnetisch kompas, maar het navigatie-instrument bij uitstek was het dieplood. De navigatie op zee beperkte zich tot kustnavigatie buiten de winter en het stormachtige voorjaar. Aanvankelijk was de loodsdienst helemaal niet georganiseerd. De loods droeg ook geen verantwoordelijkheid bij schipbreuk. Eén en ander wijzigde in 1366 toen Castiliaanse schippers van Lodewijk van Male, de toenmalige Graaf van Vlaanderen, meer privileges kregen. Van toen af aan werd de loods aansprakelijk gesteld voor alle persoonlijke en materiële schade als gevolg van een schipbreuk door zijn toedoen. Tevens werd in de 14de eeuw een zogenaamd 'zeeboek' opgesteld, dat



zonsondergang in het zwin – foto: Zwingodin



d'après A. De Smet.

tekening A. De Smet



kaart van de Zwinmond, met Sluis op de voorgrond. Bemerkt de aanduiding van zandbanken en boeien die de vaargeul aangeven – bron: SLO

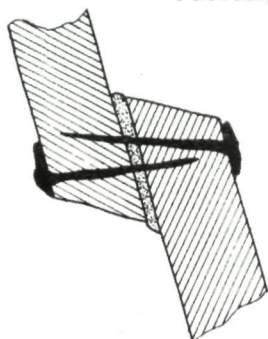


bron illustratie: SLO

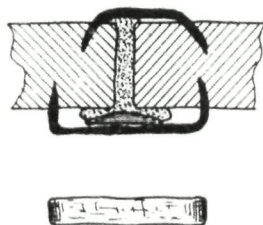


zeeschepen en binnenvaartschepen op de Lange Reie, een deel van de haven van Brugge – anonieme pentekening ca. 1460

Vaartuig van de 13de eeuw.



Kalfaten tussen twee huidplanken.



Kalfaten tussen twee bodemplanken.

illustratie: R. Blomme, G. Casier & A. Clement in Desnerck G. & R., 1976

nadien verschillende verbeteringen en aanvullingen kreeg en de getijden, stromingen, bebakening, kusten en aanlooproutes van havens beschreef (*2).

De eerste bekende bakens waren kerktorens en vooral de vuurbakens of vierboetes van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Heist. Hoewel we weinig over het ontstaan van vuurbakens weten, is er een vermoeden dat er van oudsher al een nachtelijke scheepvaart heeft bestaan (cfr. de kolos van Rhodos). De vuurbakens voor onze kust waren vooral ten dienste van de vissers die bij nacht met de drijfveet op haring visten. Deze pelagische vis gaat in het maanlicht in de bovenste waterlagen op zoek naar plankton en kopte zo achteloos in de kieuwnetten. De kustvissers konden aan de hand van de vierboetes uitmaken hoe snel hun schip afdreef. De dertig meter hoge vierboete van Nieuwpoort, daterend van 1284, was een van de oudste Europese vuurbakens. De toren werd aan het begin van de eerste wereldoorlog door de eigen genietroepen vernietigd. Dergelijke bakens waren uiteraard ideale referentiepunten voor vijandelijk geschut.

Wanneer een schipper vanuit het westen koers zette naar het Zwin, moest hij zich richten naar het alignement van de kerktorens van Knokke en Westkapelle. Venijnige stromingen dwars op de ingang van het Zwin, die trouwens bij harde wind en stijve bries nog aanwakkerden, noodzaakten de loodsen om het getij af te wachten en het juiste moment te kiezen om binnengaats door te steken. Dat de kerktoren van Westkapelle een belangrijk baken was op weg naar het Zwin blijkt ook uit het feit dat hij, nadat Engelse piraten hem vernielden, mede dankzij de financiële steun van Ieper, Gent en het Brugse Vrije werd heropgericht.

De toenemende verzanding van de zandgeulen had voor gevolg dat het steeds moeilijker werd om de oevers en de zandplaten te herkennen. Daarom ijverde men voor de afbakening van de vaargeul met behulp van rijshout en bolmerken. Vanaf 1456 werd in overleg met schippers en piloten de toegangsweg zelfs bebakend met baaktonnen of boeien. De toenmalige stadsrekeningen tonen ook aan dat men er werk van maakte om de in de vaarroute gestrande schepen te bergen. Voorts kregen vissers verbod om naast de vaarroute te vissen met behulp van staaknetten op de stranden van Cadzand.

Omdat niemand zich bekommerde over het onderhoud van de bakens en omdat de stroming onophoudelijk de vorm van de vaargeulen wijzigde, werd vanaf 1476 een 'bakeman' aangesteld. De 'bewaerder vande tonnen ende bakenen' was gewoonlijk een in Sluis gevestigde schipper die de positie van de bakens naging en aanpaste. Hij haalde de tonnen 's winters uit het water, kalfaatte (breeuwde (*3)) ze en smeerde ze in met teer. Het Brugse Vrije stuurde schepen naar de vissersgemeenschappen van Heist, Blankenberge, Wenduine, Oostende en Walraversijde om de loodsdienst te optimaliseren. Vanaf 1449 werden officiële loodsen aangesteld, terwijl in 1459 de beëdiging van loodsen aan de orde was. Een beëdigde loods verbond zich ertoe de schepen naar de Zwinhavens te brengen. Ondanks de inspanningen van de bakeman kreeg het varen

op het Zwin hoe langer hoe meer een slechte naam. De schuld lag vooral bij de niet-beëdigde en uitheemse loodsen, die uit winstbejag maar bevreesd voor de ondiepten, de schepen loodsten naar de Honte (Westerschelde) waar de vracht werd overgeslagen op binnenvaartuigen ten behoeve van Antwerpen of Zeeland. In 1477 vervaardigde Maria van Bourgondië daarom een verordening uit die aan Vlaamse piloten verbood om handelsschepen elders dan naar het Zwin te loodsen.

Loodsdienst definitief georganiseerd

In 1484 reorganiseerde Hertog Philips van Bourgondië, bijgenaamd Philips de Schone, de loodsdienst met zijn *'Ordonnantie aangaende de piloten die van 's lands weghe gestelt zijn'*. In de inleiding wordt gewezen op de betekenis van Sluis voor de handel in Vlaanderen, toen één van de drie voornaamste zeehavens van de christenwereld. De oorkonde schrijft het volgende voor:

1. Uit de zes kustplaatsen (Walraversijde, Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist en Sluis) worden vissers gekozen die voor de wet in Brugge de eed van piloot afleggen.
2. Alleen beëdigde schippers mogen loodsen.
3. De beëdigde loodsen dragen een zilveren roer op de mouw.
4. De loodsen mogen naast hun loon geen voordelen ontvangen.
5. Ze zijn verantwoordelijk voor gebeurlijke schade.
6. Wie goederen uit een wrak haalt, moet die bij wet aanbrengen en zal loon naar werk ontvangen.
7. De loodsen mogen de schepen nergens anders brengen dan naar het Zwin, behalve in geval van overmacht tijdens stormweer.
8. Niemand mag de bakens aanraken.
9. Schade aan de bebakening moet in Brugge worden gemeld.
10. Wanneer buitenlandse schepen in het zicht komen, moeten de piloten hen dadelijk tegemoet varen.
11. Een gestorven piloot moet binnen de drie dagen worden vervangen.
12. Een kopie van de ordonnantie moet kenbaar gemaakt worden in de zes kustplaatsen.



Philips de Schone – anoniem portret, ca. 1500

13. Een vast loon wordt ingesteld volgens tonnenmaat van het geloodste schip. Bij stormweer geldt een toemaat.
14. Van de boetes gaat $\frac{2}{3}$ naar de hertog en $\frac{1}{3}$ naar de aangever.

Gaandeweg kreeg de bakeman meer subsidies, zodat hij de ingang van het Zwin beter kon aangeven. Rekeningen hieromtrent vermelden de aanmaak en het plaatsen van 'kruishouten' en 'standaarden' en de aanwerving van

werklieden. Alleen weten we niet precies waar die bakens en de rijshouten, bolmerken en tonbakens werden verankerd. Van de diverse kaarten van het Zwin en onze kust blijkt enkel die van Pieter Pourbus, daterend van 1501, betrouwbaar.



het verdrag van Munster – Gerard Terborch, 1648

De neergang van het scheepvaartverkeer

Hoewel Brugge sinds 1484 de controle had over de loodsdienst, verleende regent Maximiliaan van Oostenrijk pas in 1487 het waterbaljuwschap aan Brugge, waardoor het ook bevoegdheid kreeg over het scheepsverkeer. De onenigheden tussen de aartshertog en de stad Brugge in 1488 hadden evenwel zware gevolgen en bleken zeer nadelig voor de scheepvaart op het Zwin, die pas vanaf 1492 terug op gang kwam. Uit de aantekeningen van ontvangers blijken in de 16de eeuw vooral Spaanse koopvaarders Sluis aan te doen. De haven van Sluis was toen een getijhaven waar aanmeren enkel bij hoog water mogelijk was, omdat de schepen droogvielen bij eb. Desondanks bleef de Zwingeul tot vlakbij de haven van Sluis ook bij eb bevaarbaar.

Tijdens de tachtigjarige oorlog bestookten de Watergeuzen stelselmatig de kustplaatsen in Zeeland en Vlaanderen. De rebellen slaagden erin om Sluis tot 1587 bezet te houden. Nadat Farnese Brugge in 1584 tot overgave dwong, was het niet meer in staat om de waterweg van het Zwin te herstellen. Met de verovering van Sluis door Maurits van Oranje in 1604 heerste de vloot van de Noordelijke Nederlanden over de Zwindelta.

Na het verdrag van Munster hernam het handelsverkeer op het Zwin. Koopvaarders sloegen hun lading toen vanop het Sint-Donaasfort over op lichters en binnenschepen zodat het verdere transport via de Verse Vaart naar Brugge werd getransporteerd. Verregaande verslibbing maakte in de 18de eeuw een einde aan de scheepvaart op het Zwin. De Bruggelingen gebruikten toen al lange tijd de Oostendse vaart. Deze nieuwe vaarroute werd in de periode 1618-1623 gegraven en gebruikte een gedeelte van de bedding van de leperlee.

Scheepsbouw en bestier

Nicolaes Witsen, advocaat en burgemeester van Amsterdam, schreef in de 17de eeuw een opmerkelijk boek, getiteld: 'Aeloude en Hedendaegsche scheepsbouw en bestier'. In zijn werk geeft Witsen een overzicht van de scheepsbouw, zeemanschap en regelgeving op zee vanaf de oudheid tot in 1671. Kenmerkend voor de toenmalige scheepsbouw is dat de bouwmeester het ontwerp volledig in het hoofd had, weliswaar vertrekkend van een aantal elementaire scheepsbouwkundige formules en kenmerken. Zo bepaalde hij, uitgaand van de lengte van het schip, via tafels de breedte, de holte en de afmetingen en de plaats van het grootspant. De meester scheepsbouwer werkte op het oog en het gevoel, gebaseerd op zijn vakmanschap en de ervaring opgedaan tijdens eerdere constructies. Het gebruik van bouwtekeningen op schaal werd slechts vanaf de 18de eeuw gemeengoed. De ontwerpen bleven dus lange tijd gelijk. Zo hield de haringbuis (1416-1870), het belangrijkste vaartuig voor de haringvangst met de vleet, het ruim 450 jaar uit. Veranderingen beperkten zich meestal tot de tuigage, wat direct invloed had op de zeileigenschappen, de wendbaarheid en de snelheid. Het oudste vaartuig dat nabij Brugge werd teruggevonden, is van Saksische oorsprong. Het betreft een dwarsgetuigde boot met riemen. Toenmalige



de haringbuis – prent uit 'De Grootte Vissery', Adriaan van Laan en Siewert van der Meulen, ca. 1720



'Boot van Brugge' – bron: Desnerck G. & R.



vaartuigen werden zowel voor de visserij, de koopvaart als voor oorlogsvoering ingezet. Bij boten, die toegespitst waren op het transport van koopwaar, waren de doften of roeibanken verder naar het voorschip en naar het achterschip toe geplaatst. Dit vergemakkelijkte het zeevastjorren van de lading ter hoogte van de mast.

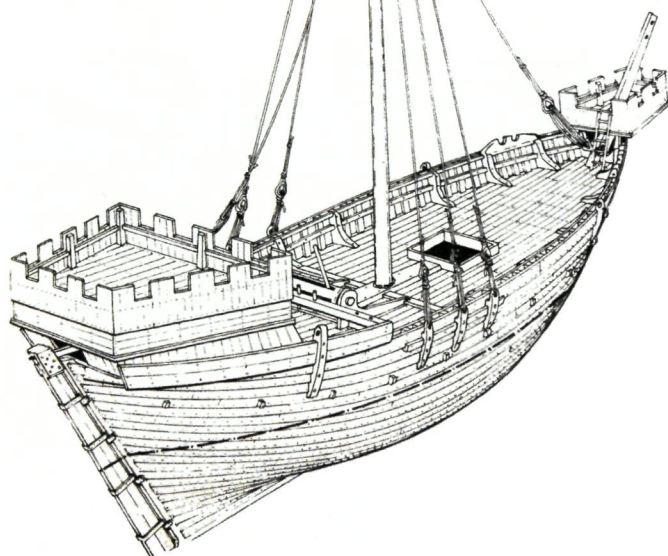
Typisch voor de eerste vaartuigen is de overnaadse buitenbeplanking van de romp. Die wijze van bouwen wordt daarom ook 'huid eerst' genoemd. De huidplanken lagen inwaterend en schubsgewijs over elkaar. Mallen gaven de rompvorm aan tijdens de bouw. De spanten werden pas na het afwerken van de huid geplaatst. Dergelijke constructies waren zeer stevig. De overnaadse planken zwollen na het te water laten dicht en garandeerden zo de waterdichtheid. De drakars van de Vikingen, geroemd omwille van hun zeevaardigheid, zijn wellicht de bekendste overnaads gebouwde vaartuigen.

De kogge is het vrachtschip bij uitstek in de vroege middeleeuwen. Het is een stevig kielschip, met een overnaadse huid, voorzien van een achterkasteel en soms zelfs een voorkasteel. De hoger gelegen kastelen boden plaats aan boogschutters die piraten op afstand moesten houden.

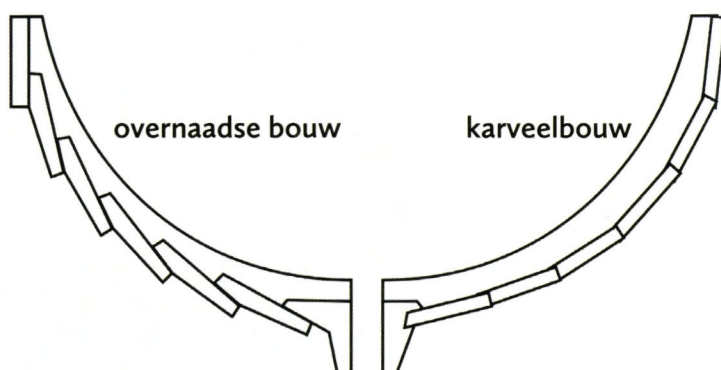
De karveelbouw in onze contreien ontstond in 1439, maar de methode was al ruime tijd bekend in het Middellandse zeegebied. Bij deze bouwwijze zijn de huidplanken over de ganse lengte stotend tegen elkaar aangebracht. Eerst worden de kiel en de spanten gemonteerd en nadien pas de huid. De methode heet daarom 'spanten eerst'. Omdat het onmogelijk is om de planken over de ganse lengte door het zwellen tegen elkaar af te dichten, worden ze gekalfaat of gebreeuwd. Hiertoe moet het schip worden 'gekrengd' of op de zijde gelegd. Het breeuwen is zeer belangrijk want het bepaalt de sterkte van het vaartuig. Bij slecht gekalfate schepen gaan de planken 'werken', met slechte waterdichtheid en vooral verminderde sterkte van de romp als gevolg. De karveelbouw maakte het bouwen van grotere schepen mogelijk en zou de overnaadse bouw verdringen. De vele ondieptes voor onze kust noodzaakten van oudsher boten en schepen met geringe diepgang. Vandaar dat in de Zuidelijke en de Noordelijke Nederlanden veel platbodems voorkwamen. In de tolrekeningen van Damme, daterend van 1252, vallen vooral de 'scouden' (zeeschouwen, platbodems zonder voorsteven) op. Al deze boten en schepen waren zeer robuust en solied. Dat hoeft ons ook niet te verwonderen. De toenmalige portulaankaarten vermeldten vaag de kusten en de havens met weinig aandacht voor de ondiepten. Het was dus heel gewoon dat schepen aan de grond liepen; stevigheid was dus de norm!

Uit de karveel ontstond medio de 15de eeuw de zeevaardige kraak die meerdere masten bezat. Het vlaggenschip van Columbus was een kraak. De kraken zijn de voorlopers van de galjoenen, de 17de eeuwse retourschepen die voeren op Oost- en West-Indië.

Reconstructie Elbinger kogge 1350



de Elbinger Kogge – bron: Desnerck G. & R.



replica van de Santa Maria, het vlaggenschip van Christoffel Columbus
(replica dateert van ca. 1903) – foto: publiek domein

**Dyt ys dat högelle unde
 eldeste water recht / dat de gemene
 Kopman vnd Schippers geordinert vnde
 gemaket hebben tho Wisby / dat sich eynt
 yder (De thor Sewert vorkeret)
 hyr na richten mach.**



**Bedruckt in der Keyserliken
 Stadt Lübeck dorch Jurgen Richolff
 Wanhafflich in der Molenstraten.
 Int Jar M. CCCC. XXXvij.**

Het zeerecht van Wisbuy was voor een deel gebaseerd op het waterrecht van Damme – illustratie uit een gedrukte versie van 1537, publiek domein

Het waterrecht van Damme

De verhoudingen tussen de kooplieden en de schippers werden al tijdens de oudheid in regels gegoten. Algemeen wordt aangenomen dat het waterrecht van Damme de basis is voor het zeerecht in de Noordzee en het Noordelijke zeegebied. Overal zijn in de havens van de Duitse Hanze kopieën van dit waterrecht, aangepast aan de lokale noden, weer te vinden. De meeste historici nemen aan dat het waterrecht

van Damme een kopie is van 'les rôles d'Oléron', daterend van 1286. De 'rôles' beschrijven het zeerecht inzake het vervoer van wijn vanuit Aquitanië (het eiland Oléron) naar Engeland en het Europese continent. Het feit dat in de Franse tekst van de 'rôles' ook Vlaamse woorden zoals 'lodman' en 'havene' voorkomen, wijst duidelijk op kruisbestuiving. Voorts vertonen de teksten veel gelijkenis. Een andere theorie stelt dat Richard Leeuwenhart tijdens zijn terugkeer uit gevangenschap

via Damme in contact kwam met het waterrecht en het als basis gebruikte voor de 'rôles'.

Het waterrecht bestaat uit vonnissen die de rechten en de plichten van de schipper (meester) de bemanning en de kooplui vastleggen tijdens het varen, aanleggen en bij schipbreuk. Zo moet de meester, die zich bij noodweer genoodzaakt ziet om lading overboord te werpen om het schip te redden (*4), met de koopman overleggen welke delen van de lading hiervoor in aanmerking komen. In het zeerecht geldt, in tegenstelling tot het burgerlijk recht (burgerlijke aansprakelijkheid), het principe van het verdelen van de kosten in schadegevallen bij overmacht. De idee is dat wie zijn koopwaar laat transporteren over zee een risico neemt.

De maritieme wereld is zeer rijk aan tradities. Die maritieme gewoontes zijn wellicht het opvallendst aan boord van marineschepen. Naast hun operationele opdrachten krijgen ze trouwens een ambassadeursrol toebedeeld: 'Showing the Flag'! Een dag aan boord zonder vlaggenparade is gewoon ondenkbaar. De confrontatie met de elementen en de contacten onder zeelieden van allerlei origine zorgden van oudsher voor een vorm van solidariteit en verbondenheid. Het hoeft ons daarom ook niet te verwonderen dat de notie van hulpverlening aan personen in gevaar al veel eerder op zee toepasselijk was dan op land. Het gewoonterecht, in tal van domeinen, zoals in het zeerecht, de bekaking en allerhande seinen, vertaalde zich in de loop der tijd in internationale regelgeving. Duidelijk is dat de scheepvaart op het Zwin op haar manier mee vorm heeft gegeven aan de bestaande internationale maritieme geplogenheden.

(*4) De zeegang kan de slingeramplitude van het schip versterken. Dit verschijnsel wordt synchronisatie genoemd. Om de slingerperiode van het schip te wijzigen, werden de masten gekapt of lading overboord gegooid.

- Coornaert M., 'Knokke en het Zwin' Lannoo, Tielt, 1974, 442 p.
- Degryse R., 'Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin in de XVde eeuw', *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis, Brugge*, 1975, 72 p.
- Degryse R., 'Brugge en de pilotage in het Zwin in de XVIde eeuw. Deel 1', *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis, Brugge*, 1980, 178 p.
- Ryckaert M., Vandewalle A., Dhondt J., Geirnaert N. en Vandamme L., 'Brugge - De geschiedenis van een Europese stad', Uitgeverij Lannoo, Tielt, 1999, 224 p.
- Desnerck G. & R., 'Vlaamse visserij en vissersvaartuigen. Deel 2', *Handzame, eigen beheer*, 574 p.
- Haalmeyer H.& Vuik D., 'Buizen, Bommen en Botters - zeilschepen van de Lage Landen', *De Alk*, 2007, 184 p.



photo: Pierre Bogaert

Les nombreux problèmes actuellement rencontrés dans le domaine maritime ont élargi notre compréhension de la notion de sécurité maritime.

La sécurité maritime: les défis actuels

La sécurité du domaine maritime est devenue d'actualité, avec des menaces qui se manifestent de plusieurs façons, ce qui nécessite des activités militaires en mer. Puisqu'il s'agit d'une question d'intérêt commun de la communauté internationale, la sécurité maritime a donné lieu à quelques initiatives louables, tant au niveau international que régional, visant à la mise en place de nouveaux cadres juridiques et institutionnels de coopération.

Cet article est censé illustrer cet état de choses grâce à une brève analyse des grands thèmes liés à la sécurité maritime. La sélection des champs d'étude est issue d'un colloque sur les défis actuels en matière de sécurité maritime organisé par le Centre de Louvain sur la gouvernance mondiale^(*) en mars 2013^(**). Plutôt que d'aborder les

questions du droit à l'espace de l'océan et de son utilisation, le présent document se concentre sur la question de savoir comment concevoir une utilisation responsable du domaine maritime. À ses fins, l'analyse dans le présent document vise à mettre en évidence les défis actuels et les questions qui devraient être prises en compte par les décideurs.



Le concept de la sécurité maritime – quelques remarques initiales

Les nombreux problèmes actuellement rencontrés dans le domaine maritime ont élargi notre compréhension de la notion de *sécurité maritime*. Tandis que traditionnellement liée aux intérêts militaires de l'État, actuellement la sécurité maritime implique des préoccupations économiques, politiques, sociales et écologiques, englobant ainsi un plus large éventail d'activités et d'événements. Certes, les menaces maritimes ne découlent pas uniquement de conduite illicite intentionnelle, mais aussi de dommages imprévus liés aux risques naturels de navigation. Identifier quelles activités constituent des menaces et quels sont les intérêts en jeu est essentiel dans la conception des réponses soutenues à toute menace de la sécurité maritime^(e3).

Sécurité de qui? Aussi insaisissable que le terme peut être, la sécurité du domaine maritime peut finalement être interprétée comme celle de l'ensemble de l'humanité: d'une part, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée^(e4), mis à part son affectation de l'environnement marin et de ses ressources, peut soulever des préoccupations en matière de sécurité alimentaire pour tous. D'autre part, la piraterie et le terrorisme influent considérablement sur la sécurité des pétroliers et les navires de soutien, et sur le commerce et les activités économiques maritimes en général.

Qui alors, a comme obligation d'assurer la sécurité? Des affirmations exclusives du pouvoir réglementaire sur le domaine maritime ont été présentées par les États pour assurer la protection de leurs propres intérêts en matière de sécurité maritime. La structure de la Zone économique exclusive (ci-après ZEE), par exemple, fournit la marge nécessaire pour les États côtiers de le faire. En haute mer, les États de pavillon ont la compétence exclusive sur leurs navires.

Tandis que les intérêts à l'échelle nationale seront toujours maintenus, un équilibre doit nécessairement être atteint entre ceux-ci et les intérêts qui sont partagés par la communauté internationale, pour qu'un hébergement global des utilisations concurrentielles de l'espace maritime soit atteint. Le caractère transnational des menaces à la sécurité maritime nécessite une coopération internationale accrue. Voilà pourquoi le renforcement du rôle joué par des acteurs internationaux, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Conseil de sécurité de l'ONU, dans la protection du domaine maritime, devient pertinent.

Des mesures de renforcement de la sécurité maritime peuvent être jugées d'empiétements sur le principe fondamental de la 'mare liberum'. Cependant, maintenir le paradigme de la non-ingérence risque de perdre sa légitimité s'il s'avère à mettre en péril les intérêts de la communauté internationale dans son ensemble. En ce sens, les mesures de sécurité maritime deviennent même nécessaires pour sauvegarder la liberté des mers.



embarquement des fournitures humanitaires de l'ONU et de l'équipement à Mombasa (Kenya), avec Mogadiscio (Somalie) comme destination / photo: Franky Bruneel



Le F931 frégate Louise-Marie escorte le Mighty Servant lors de l'opération Atalanta / photo: archives F931 Louise-Marie

La piraterie maritime

Dans les dernières années, un nombre considérable d'incidents dans le milieu maritime liés à la piraterie ont été discutés dans les médias. Il y a une dizaine d'années, la plupart de ces incidents avaient lieu dans le détroit de Malacca, mais plus récemment les problèmes semblent s'être déplacés vers le Continent africain. Surtout dans les eaux entourant la Somalie, la menace à la navigation commerciale de piraterie ou de vol à main armée semble être principalement present. Le 31 janvier 2012, selon le Centre de rapportage de la piraterie ou Piracy Reporting Centre du Bureau maritime international (IMB PRC), il n'y avait pas moins de 10 navires et 159 otages détenus par des pirates somaliens^(e5). Depuis 2008 la communauté internationale a été active dans ce domaine en engageant à la lutte contre la piraterie une flotte considérable de navires de guerre.



Action de Greenpeace en Russie / photo: Pacific Environment

La piraterie en haute mer est un crime grave qui, conformément à l'Article 105 de la Convention internationale sur le droit de la mer (UNCLOS), peut être jugé par n'importe quel pays puisque le principe de compétence universelle s'applique à elle.

Le trafic de drogues

Le problème du trafic de la drogue dans la région des Caraïbes, principalement au moyen de petites embarcations naviguant des côtes des pays du Sud par l'intermédiaire de petites îles avec des eaux territoriales relativement grandes vers les côtes des États-Unis d'Amérique, a soulevé de graves inquiétudes depuis des décennies. Il a, toutefois, été abordé par les gardes-côtes américains et la communauté internationale à partir de 2002. Depuis cette année-là, plusieurs pays ont déployé des navires de guerre dans la mer des Caraïbes dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants.

Le terrorisme maritime

Mis à part quelques incidents isolés, tels que l'incident de l'USS Cole⁽⁶⁾ ou l'explosion du pétrolier Limburg, la menace du terrorisme maritime n'est pas si visible auprès du grand public. Toutefois, il n'est pas difficile pour les organisations terroristes actuelles de s'imaginer de se servir d'un navire comme d'une arme. En effet, pourquoi pas faire exploser tout un navire dans un port pour obtenir des résultats dans un combat battu pour des raisons politiques, surtout, à la lumière des événements du 11 septembre 2001, en considération de la glorification des dommages qu'une

gigantesque explosion au milieu d'une agglomération importante pourrait entraîner.

En outre, étant donné que la majeure partie de l'expédition est aujourd'hui mis en conteneurs⁽⁷⁾, il n'est pas irréaliste d'envisager le scénario posé en 2002 par le commandant Stephen Flynn de l'US Coast Guard d'un dispositif d'explosion massive caché dans un conteneur équipé de GPS et expédié dans un port lointain, en passant par plusieurs points de transbordement intermodal dans différents pays, pour finalement exploser dans une ville densément peuplée ou pour être explosé à une importante plaque tournante ferroviaire, telle que Chicago⁽⁸⁾, ce qui entraînerait une perturbation majeure du transport continental en Europe, en Royaume-Uni ou aux États-Unis d'Amérique.

En effet, les décideurs au niveau politique doivent prendre en compte le fait que chaque année, environ 200 millions de conteneurs sont déplacés entre les ports mondiaux⁽⁹⁾. En outre, le nombre de huit mille navires qui effectuent chaque année cinquante et un mille escales aux États-Unis, ne fait qu'illustrer sans aucune doute la vulnérabilité des États occidentaux à l'attaque par la mer⁽¹⁰⁾. Finalement, il est à noter qu'aux États-Unis, ces navires délivrent environ sept

et demi million de conteneurs par an⁽¹¹⁾, dont seulement deux pour cent sont effectivement inspectés. La question de la prévention des actes de terrorisme maritime est donc très importante.

La 'éco-piraterie'

Enfin, il y a assez de nouveaux cas de 'éco-piraterie', où les navires sont utilisés pour attaquer d'autres navires pas pour des raisons privées (comme c'est le cas des pirates) ou pour des raisons politiques (comme c'est le cas des terroristes), mais pour des motifs 'autres', ce qu'on appelle 'dans l'intérêt général'. 'L'éco-piraterie' n'équivaut pas à un acte de 'terrorisme': celui-ci est défini par le FBI comme 'l'utilisation illicite de la force ou de la violence contre des personnes ou des biens dans le but d'intimider ou de contraindre un gouvernement, la population civile ou n'importe quel segment de cette population, dans la poursuite d'objectifs politiques ou sociaux'⁽¹²⁾. En effet, des groupes écologistes comme Greenpeace ou des organisations telles que la Sea Shepherd Conservation Society, cette dernière bien connue pour sa lutte contre les baleiniers japonais⁽¹³⁾, qui ne bordent pas des navires comme des pirates le feraient, mais qui vont plutôt les 'percuter', se servant du propre navire comme d'un bélier, constituent une





photo: Jorn Urbain

sorte de mouvement d'autodéfense, montrant une profonde conviction que le gouvernement et ses institutions ne sont pas capables de faire respecter la loi dans un domaine particulier⁽¹⁴⁾.

Droit public international

La piraterie en haute mer est un crime grave qui, conformément à l'Article 105 de la Convention internationale sur le droit de la mer (UNCLOS)⁽¹⁵⁾, peut être jugé par n'importe quel pays puisque le principe de compétence universelle⁽¹⁶⁾ s'applique à elle⁽¹⁷⁾. Cependant, les décideurs devraient être pleinement conscients du fait que ce principe ne doit être mal compris comme le principe de poursuite universelle. En effet, être autorisés à porter une affaire devant une juridiction pénale interne n'est pas identique à être autorisés à traquer et arrêter des pirates présumés dans n'importe quelle partie de l'océan. De plus, pas tous les actes de violence sont considérés comme des actes de piraterie, et donc, pas tous les actes de violence dans le domaine maritime peuvent être jugés selon le principe de compétence universelle. En effet, le délit de piraterie est très strictement défini en droit international. Une des limites doit être trouvée dans l'Article 101 de la Convention qui stipule que le crime doit être engagé 'à des fins privées'.

La conséquence est que des actes perpétrés pour des motifs politiques, telles que le terrorisme maritime, ne comprennent pas le concept de piraterie, ce qui implique à son tour que le principe de compétence universelle n'est pas applicable à ce genre de crimes. Un élément supplémentaire important à prendre en considération est le fait que des actes de violence commis à bord d'un navire par des membres de son propre équipage, ou par une partie ou la totalité de ses passagers, tels que le détournement, le vol ou le meurtre, ne sont pas non plus réputés constituer des actes de piraterie.

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, telle que modifiée en 2005 (ci-après 2005 Convention SUA⁽¹⁸⁾)(¹⁹), permet de résoudre certains problèmes, tels que le débat 'un navire – deux navires' et celui sur les 'fins privées'⁽²⁰⁾.



photo: Pierre Bogaert



CONTACT GROUP ON PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA

Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia Symposium: "Creating Economic Opportunities for Somalia"

2
May

Oceans Beyond Piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) are pleased to invite you to a symposium on the topic:
"Creating Economic Opportunities for Somalia"

Thursday, May 2, 2013

Institute of International Education (IIE) • Kaufmann Conference Room • 809 United Nations Plaza • New York, NY 10017

9:00 a.m. to 1:00 p.m.

For the first time in over twenty years, Somalia elected a Federal Parliament and President in September 2012. Complementing by increasing stability in the region and reduced maritime piracy, there is great potential for improved livelihoods and economic growth in Somalia. This symposium will bring together high-level experts from government, business, and NGOs to address how the current positive momentum for economic development in Somalia can be nurtured and expanded.

We hope that you can join us for this important event. We request that you please confirm your attendance with Anna Bowden, by Friday, April 26, 2013 to abowden@oneearthfuture.org or Liza Kane-Hartnett at lkanehartnett@lkanehartnett.com or by calling +1.303.533.1716.

26
April

Agenda

9:00 – 9:30 am — Registration and coffee

9:30 – 9:50 am — Welcome and introductions

Donna Hopkins, 2013 Chair, Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia;
Coordinator, Counter Piracy and Maritime Security, U.S. Department of State
Marcel Arsenault, Chairman and Founder, One Earth Future Foundation

Panel 1

9:50 – 11:20 am — Creating Economic Opportunities for Somalia

What role can various sectors play in contributing to economic growth and stability in Somalia?
What lessons are available from other organizations with experience coordinating economic development?

Hassan Dulle, Managing Director, Somali Economic Forum

Opportunities and challenges for developing the business, investment, and trade climate in Somalia.

Mohamed Ali, Founder, Ifrah Foundation, Director, Generation Change

The important role of Somali youth and entrepreneurs in creating economic growth in Somalia

Toshi Nakamura, Co-Founder & CEO, Kopernik

Using coordination platforms for effective economic development

Anna Bowden, Associate Director, Shuruko

Facilitating private and non-profit investment in promising business models in Somalia

11:20 am – 12:00 pm — Q&A/Discussion

12:00 – 12:15 pm — Break

Panel 2

12:15 – 12:50 pm — Coordinating with International Counter-Piracy and Maritime Security Efforts

How can military and naval organizations support a comprehensive approach

to create stability, security and economic prosperity in Somalia?

What is the significance of the Somali Maritime Resource and Security Strategy

and what are the opportunities and challenges associated with implementing it?

Alan Cole, Regional Coordinator UNODC Counter Piracy Programme

Update on the Somali Maritime Resource and Security Strategy

NATO Operation Ocean Shield: Richard Froh, Director International Staff, NATO HQ Brussels

Admiral Oris, Chief of Staff, NATO Maritime Command, Northwood

Perspectives on international counter piracy efforts, supporting a comprehensive approach

12:50 pm — Closing Remarks

Location: Institute of International Education (IIE) • Kaufmann Conference Room • 809 United Nations Plaza • New York, NY 10017
www.oceansbeyondpiracy.org

symposium du Groupe de contact sur la piraterie au large de la côte de la Somalie /
photo: Shuraako

Toutefois, la compétence quant aux infractions visées à l'Article 3, paragraphe 1⁽²¹⁾, de la présente Convention n'est pas universelle⁽²²⁾. En outre, conformément à l'Article 10 de la Convention, les États ont l'obligation d'extrader ou de poursuivre les pirates présumés, mais ils ne sont pas tenus de trouver et d'arrêter les pirates. Enfin, la Convention SUA de 2005 est problématique en ce sens qu'il est de nature réactive et pas très précis en indiquant à quoi ressemblerait au juste un régime juridique capable de prévenir le terrorisme maritime⁽²³⁾.

Législation pénale nationale: le cas de la Belgique

En 2009, le législateur fédéral belge a pris une initiative très intéressante, en adoptant la 'loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime' et la 'loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire', publiées le 14 janvier de l'année suivante. Ces lois contiennent des définitions juridiquement contraignantes des notions de 'piraterie', 'navire pirate', 'groupe de pirates' et 'navire belge'. En outre, le délit de 'piraterie' est défini conformément au droit national et des sanctions pénales sont établies. Enfin, la procédure pour arrêter et poursuivre des pirates selon le droit national belge est clairement définie.

Fait intéressant, ces lois traitent d'une manière élégante des problèmes les plus courants rencontrés jusqu'à présent dans la lutte contre la piraterie. Ceux-ci sont principalement liés à amener un pirate présumé devant un juge en temps opportun

ou à l'autorité du commandant d'un navire de guerre belge pour arrêter des pirates présumés. Le fait que le pouvoir d'arrêter des pirates présumés est étendu au commandant belge d'un détachement militaire de protection de navire à bord de tout navire marchand est remarquable. Également à noter est le fait que les agressions ou les tentatives d'agression commises par l'équipage d'un navire privé contre tout autre navire à des fins privées, mais pas en haute mer, sont toujours punissables et doivent être considérées comme 'des crimes de piraterie'. Même la mutinerie à bord d'un navire de guerre, suivie d'actes de piraterie commis par l'équipage qui a pris le contrôle, peut conduire à des poursuites pour 'crimes de piraterie'. Enfin, est également prévue la poursuite de toute personne ou organisation aidant avec le financement facilitant des attaques de pirates, indépendamment du fait que l'activité ait été déployée en mer ou à terre.

Comme en témoigne l'extrait suivant du journal belge 'La Libre Belgique', la Cour d'appel de Bruxelles a condamné un pirate somalien qui avait détourné le navire marchand belge Pompei⁽²⁴⁾ et qui avait par la suite, le 29 novembre 2010, été capturé par un navire de la marine belge, à dix ans de prison en vertu de cette nouvelle législation: "Le jeune Somalien qui avait été capturé le 29 novembre 2010 par l'équipage du Louise-Marie, la frégate belge qui participait à la lutte contre la piraterie dans l'océan indien sous l'égide de l'opération européenne Atalanta, vient d'être condamné par la cour d'appel de Bruxelles."⁽²⁵⁾

Plus récemment, le Conseil des Ministres à approuvé le 11 octobre 2012 un projet de loi visant à permettre les activités de surveillance, protection et sécurisation contre la piraterie maritime de manière armée à bord de navires battant le pavillon belge par des entreprises de sécurité maritimes autorisées à cet effet par l'autorité belge, dans des zones à haut risque de piraterie définies.

Les initiatives quant à la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale

Dans le cadre du colloque sur les défis actuels en matière de sécurité maritime, dénommé dans le paragraphe introductif de cet article, M. Gaetano Librando, directeur adjoint principal et chef des affaires juridiques de l'Organisation Maritime internationale (OMI), a présenté un aperçu des différentes initiatives de sécurité prises par l'OMI⁽²⁶⁾. Plus précisément, il a mentionné des actions de l'OMI conçues pour implémenter la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité de l'ONU, par laquelle le Conseil avait demandé aux États et aux organisations internationales en mesure de le faire, à participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée aux côtes de la Somalie, en déployant des navires et des avions militaires et grâce à la saisie des bateaux et des armes utilisés dans la perpétration de ces crimes.

Le Conseil avait même déclaré que les États et les organisations régionales pourraient entreprendre toutes les mesures nécessaires 'appropriées en Somalie' (donc également à terre),

Fait intéressant, les situations de conflits armés ou les opérations de paix ne sont pas mentionnés dans le cadre de la sécurité maritime.

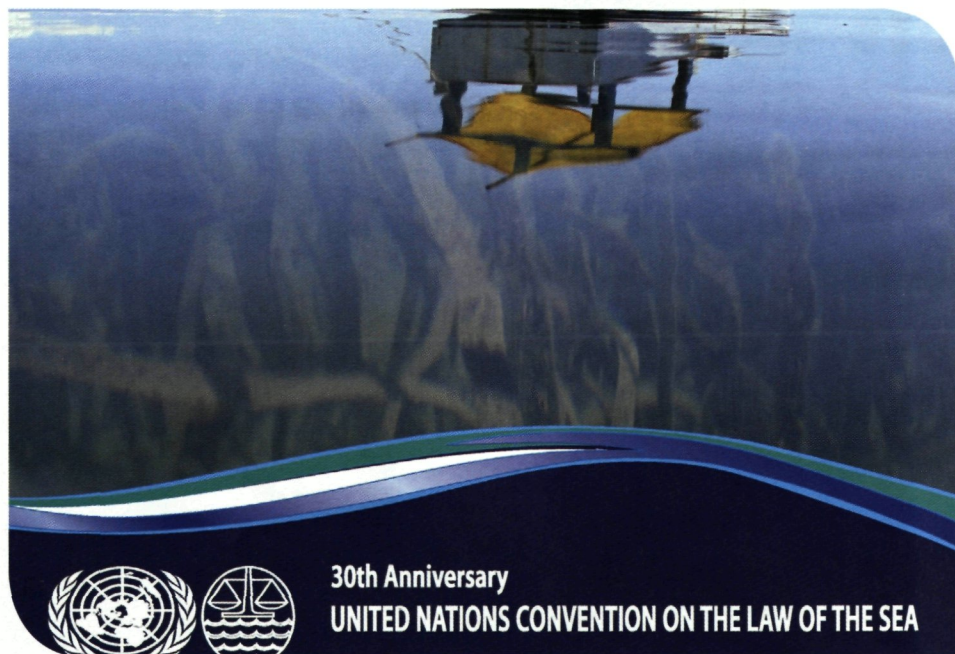


photo: ONU

pour interdire à ceux qui utilisent le territoire somalien de planifier, de faciliter ou d'entreprendre de tels actes. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité, suite à une lettre du 9 décembre 2008 du gouvernement fédéral de transition demandant de l'aide internationale pour contrer la montée subite de piraterie et de vols à main armée.

Conformément à la résolution 1851 du Conseil de sécurité de l'ONU, le Groupe de contact sur la piraterie au large de la côte de la Somalie (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* ou CGPCS) a été créé le 14 janvier 2009. Ce forum international volontaire ad hoc, rassemble des pays, organisations et groupes industriels, qui partagent tous l'intérêt de vouloir lutter contre la piraterie. Les États participants cherchent à coordonner les efforts politiques, militaires et autres pour mettre fin à la piraterie au large des côtes somaliennes et à faire en sorte que les pirates soient traduits en justice. Le groupe se réunit trois fois par an à l'ONU, tandis que ses cinq groupes de travail se réunissent régulièrement dans le monde entier pour développer et mettre en œuvre des programmes et des politiques nationales de lutte anti-piraterie. Près de 70 pays et plusieurs organisations internationales participent à la CGPCS, y compris l'Union africaine, la Ligue arabe, l'Union européenne, l'OMI, l'OTAN et divers départements et organismes des Nations Unies.

M. Librando a mentionné le fait

important que, selon les données de l'OMI sur la piraterie maritime, le nombre d'incidents de piraterie, attaques réelles et tentatives, pour le premier trimestre de 2013 avait atteint le niveau le plus bas en 11 ans. En effet, selon M. Librando, depuis sa création, le CGPCS a contribué à une réduction marquée du volume d'attaques de pirates et de prises d'otages. Plus précisément, au cours des trois dernières années, le nombre de navires piratés avec succès est passé de quarante-sept en 2010, à vingt-cinq en 2011, jusqu'à cinq en 2012.

Bien évidemment, le Groupe de contact se félicite de ce progrès, mais reconnaît que les causes profondes de la piraterie demeurent et que les groupes d'action de pirates sont toujours actifs. Le conférencier a mentionné que, pour cette raison, l'OMI a récemment envoyé des lettres à un certain nombre d'États leur demandant de garder le même niveau de forces navales dans la région.

Les embargos maritimes et les opérations d'interdiction navale

Selon M. Martin Fink, officier de la Marine royale des Pays-Bas (NL) et chargé de cours à l'Académie de Défense des Pays-Bas, le monde est aujourd'hui confronté au défi d'assurer la circulation de façon sûre et sans entrave du trafic maritime à travers les voies maritimes et les ports à un coût compétitif, à la lumière de la Convention UNCLOS⁽²⁷⁾. Tel qu'indiqué par le conférencier, dans un rapport de l'ONU de 2008

'sur les océans et le droit de la mer', le Secrétaire-général mentionne un certain nombre de menaces qui peuvent réduire au minimum la sécurité maritime⁽²⁸⁾. Fait intéressant, les situations de conflits armés ou les opérations de paix ne sont pas mentionnées dans le cadre de la sécurité maritime.

M. Fink a expliqué que les opérations d'interdiction maritime (maritime interdiction operations, ci-après MIO), exécutées par les marines du monde, sont un des outils utilisés pour renforcer la sécurité maritime en mer, mais il a également noté l'absence d'une véritable définition d'aussi bien la sécurité maritime que de l'interdiction maritime. La première référence à MIO se trouve dans une déclaration du Ministre des affaires étrangères dans la crise entre l'Iraq et le Koweït en 1990, qui stipule qu'ils sont des opérations navales qui incluent la possibilité d'arraisonnement d'un navire marchand.

En ce qui concerne la base juridique de MIO, le conférencier a discuté la possibilité de solliciter le consentement, à savoir en demandant à un autre État s'il est possible de venir à bord. Selon Fink, ce serait bien sûr une option, mais ensuite il resterait encore peu clair si ce consentement doit être donné par le capitaine du navire ou par un organe officiel de l'Etat de pavillon. D'un point de vue pratique, il serait logique que ce soit le maître à qui il doit être demandé la permission, cependant, habituellement le capitaine n'a pas la même nationalité



VPD (vessel protection detachment) à bord du Petra 1 (Sierra Leone) à Mombasa, novembre 2010 / photo: Franky Bruneel

que le navire. Tandis que l'embarquement sur base de consentement peut combler le vide quand il s'agit de trouver une base juridique pour monter à bord d'un navire, il est néanmoins insuffisant dans la création d'un régime juridique qui définit quelles mesures peuvent être prises par un officier de la marine, une fois que le navire est arraisonné.

La mise en œuvre de forces navales

Sur le plan opérationnel et afin que les gouvernements nationaux puissent mettre en œuvre des réglementations internationales en haute mer, la seule option est de faire appel aux capacités de projection de puissance des forces navales modernes. En effet, une garde côtière bien établie, bien équipée et bien formée serait une option pour protéger les ports et pour surveiller les activités de pêche et autres activités dans la mer territoriale et la zone économique exclusive, mais certainement pas en haute mer.

En outre, lorsque l'infrastructure nécessaire ou les moyens des États côtiers à déployer efficacement une garde côtière dans une région touchée de piraterie ou d'activités liées au trafic de drogues ou au terrorisme maritime, ne sont tout simplement pas présents ou sont nettement insuffisants, la seule option pour la communauté internationale est de se tourner vers les forces armées.

Dans ce contexte et comme l'a noté Fink, la stratégie maritime alliée de l'OTAN illustre l'engagement de veiller à la sécurité maritime grâce à l'utilisation de forces navales. En effet, comme il le dit, l'OTAN a identifié de nouvelles menaces à l'égard desquels l'organisation peut jouer un rôle : celles-ci ne portent pas uniquement sur la défense collective du territoire, mais englobent aussi bien des aspects tels que le commerce mondial, la liberté de navigation et le flux de ressources précieuses.

Cela signifie que l'OTAN évolue d'une organisation de l'Article 5, assurant la défense collective du territoire allié, à une organisation qui effectue des opérations non Article 5, et en fin de compte, même à une organisation qui s'occupe de la lutte contre les menaces économiques.

La prévention du terrorisme maritime

En ce qui concerne la prévention du terrorisme maritime, la solution la plus évidente serait d'intercepter toute menace au large des côtes⁽²⁹⁾. Pourtant, puisqu'il n'est pas possible d'imposer un délai important sur un grand navire marchand transportant jusqu'à 6.500 conteneurs⁽³⁰⁾ afin d'inspecter tout et chacun d'entre eux, le commissaire Robert C. Bonner de la US Customs Service avait indiqué que la solution

favorisée aux États-Unis serait 'à pousser les frontières des États-Unis vers l'extérieur.'⁽³¹⁾ Bien sûr, ce concept soulève des questions importantes liées à la souveraineté de l'État, mais les États-Unis semblent déjà avoir reçu l'autorisation de placer des agents de douane dans les ports de Rotterdam, Anvers et Le Havre⁽³²⁾.

Les détachements de protection de navire militaires ou privés

Il existe aussi un débat intense sur les conséquences juridiques de détachements de protection de navire privés ou militaires à bord de navires marchands, prenant des mesures contre des pirates, comme en témoigne cet article récent dans le journal belge 'La Dernière Heure': "Le navire de croisière 'Costa Deliziosa' effectue un tour du monde de trois mois en passant par l'Océan indien. Cette zone étant infestée par des pirates, un plan de sécurité a été organisé à bord. L'Union européenne s'est engagée à combattre la piraterie en créant la mission Atalanta. La Belgique y participe et enverra pour la troisième fois une frégate au large de la Corne de L'Afrique. Notre pays propose également à tous les navires battant pavillon belge de bénéficier d'une protection d'une équipe VPD (Vessel Protection Detachment) composée de soldats d'élite. Seul un navire y avait fait appel. Le coût de cette protection serait de 115.000 euros/semaine. Jugée trop

coûteuse par les navires civils, ceux-ci préfèrent faire appel à des sociétés de gardiennage nettement moins chères.³³⁾

L'exécution de tâches de police par des forces navales

D'un point de vue juridique et comme expliqué par Fink, le fait que les forces navales continueront d'exécuter des opérations régulières de sécurité maritime, entraînera des conséquences majeures qui doivent être résolues. En effet, selon le conférencier, ceci implique la mise en place des paradigmes juridiques relatifs aux services qui s'occupent principalement de faire appliquer la loi pour des navires qui n'auraient normalement pas une tâche de maintien de l'ordre, et pour qui, strictement parlant, sans ce cadre légal, il serait tout simplement impossible de naviguer dans la haute mer pour y effectuer des tâches de maintien de l'ordre. En ce qui concerne la zone économique exclusive, il peut bien ne plus demeurer une zone économique, seulement pour devenir une zone de sécurité. La question se pose donc de savoir si cela implique que les opérations navales dans l'avenir ne pourront plus avoir lieu au sein de la zone économique exclusive.

Les droits humains

Traditionnellement, les marines ont porté beaucoup d'attention à l'application d'embargos, qui ne se rapportent qu'aux marchandises. Cependant, depuis la mise en place des opérations de sécurité maritime, les navires de guerre sont tenus de traiter des êtres humains. Par conséquent, l'importance du respect des droits de l'homme dans le domaine maritime est, selon Fink, une véritable révolution et implique la prise en compte d'un régime de droits de l'homme dans les opérations d'interdiction maritime.

Quelques remarques sur le futur

En guise de conclusion aux questions soulevées dans cet article et comme matière à réflexion pour tout décideur dans le domaine maritime, il est prudent d'affirmer qu'il est important d'être pleinement conscient des nouveaux développements et des risques associés en ce qui concerne les crimes violents, tels que la piraterie et le terrorisme maritime aussi bien que des diverses questions juridiques soulevées par ces phénomènes.

M. Librando a exprimé l'opinion que la diminution du nombre d'attaques a été la conséquence de la présence des autorités navales qui s'étaient engagées dans la lutte contre la piraterie, combinée avec la mise en œuvre de mesures de légitime défense sur les navires et d'une prise en main de la situation nettement plus efficace, aussi bien par les autorités somaliennes que par la communauté internationale. Le haut fonctionnaire estime qu'il est vital de renforcer les efforts coordonnés pour éliminer le fléau de la piraterie, afin de consolider ce succès qui reste malgré tout fragile. Selon M. Librando, la solution ultime pour la piraterie se trouve sur la terre ferme. Il a conclu en rappelant le fait que, en 1991, la Somalie est devenue un Etat ayant échoué (*failed state*) et qu'il y a maintenant un nouveau gouvernement central élu en Somalie, ce qui rend l'espoir pour l'avenir.



Un pirate présumé capturé après interrogatoire emmené à bord de la frégate Louise-Marie, Décembre 2010 / photo: Franky Bruneel

Bien sûr, beaucoup de questions sont encore relativement nouvelles pour la communauté internationale, et donc les décideurs doivent prendre des mesures d'urgence. En effet, les membres des forces militaires, quoique révélés très efficaces dans la lutte contre les pirates, ne sont pas formés comme policiers et les pirates présumés ne sont pas des guerriers dans le sens traditionnel du terme. Comme Fink l'indique clairement, les opérations d'interdiction maritime visant à éviter que les marchandises entrent dans une certaine zone maritime sont très différentes de celles menées dans un contexte où les tâches de maintien de l'ordre impliquent des êtres humains avec des droits de l'homme. À l'avenir, il est parfaitement concevable que le succès de toute opération dans le domaine maritime soit jugée non pas par la norme traditionnelle de la victoire en



photo: Pierre Bogaert

En ce qui concerne le cadre juridique actuel qui existe dans le domaine maritime, il a été noté qu'un poids considérable est attaché aux intérêts souverains.

mer ou sur le champ de bataille sur terre, mais par le nombre de condamnations en justice devant une Cour ou tribunal. Pour ces raisons, et bien que les principes juridiques traditionnels tels que la souveraineté de l'état – souvent mis en avant par les pays dans la partie sud du

monde – soient toujours très importants en ces temps modernes pour tous les membres de la communauté mondiale, la seule façon de combattre les crimes mentionnés avec succès au niveau mondial est de coopérer pleinement sur différents niveaux, aussi bien par les autorités civiles que militaires de tous les États, par leurs organismes de police et par l'industrie du transport maritime mondial.

Le présent article a dévoilé un environnement juridique et politique compliqué lorsqu'il s'agit de questions relatives à la gouvernance des océans. Cet état de choses ne devrait pas, cependant, décourager les décideurs qui doivent coopérer pour formuler de nouvelles réponses politiquement acceptables et efficaces aux problèmes de sécurité maritime.

En ce qui concerne le cadre juridique actuel qui existe dans le domaine maritime, il a été noté qu'un poids considérable est attaché aux intérêts souverains. Une approche plus constructive de la sécurité maritime serait de considérer les menaces à celle-ci comme des menaces portant atteinte aux intérêts collectifs des États. Par exemple, malgré l'importance de la compétence d'exécution des lois des États côtiers sur leur mer territoriale, il est également vrai que ces États sont parfois incapables de s'attaquer à ces questions, ou que tout simplement ce n'est pas leur priorité. Ces types de limitations se prêtent à des efforts de collaboration multilatérales,

un bon exemple étant l'accord de coopération de sécurité aérienne entre les pays du CARICOM de 2008 (2008 *CARICOM Maritime and Airspace Security Co-operation Agreement*). À la lumière des Articles VII et VIII de l'accord, les quinze États membres de la CARICOM ont le droit de patrouiller et d'entreprendre des opérations de répression dans les eaux territoriales d'un État Partie afin d'adresser des activités qui menacent la sécurité de la région ou celle des États Parties⁽³⁴⁾. Des régimes réglementaires, mis au point en ce qui concerne l'utilisation et l'espace de l'océan devraient donc s'efforcer d'accueillir, dans la mesure du possible, les intérêts nationaux avec les intérêts plus larges de la communauté internationale.

Avec une attention particulière aux pouvoirs d'application de la loi, il convient de rappeler que tenir à l'autorité de l'État de pavillon en haute mer, comme un corollaire du principe de la liberté des mers, a gêné les efforts visant à améliorer la sécurité maritime. Tel que déjà mentionné, les problèmes liés au phénomène des pavillons de complaisance ne peuvent être surestimés. Des efforts de réglementation ayant pour but le renforcement de l'efficacité globale de l'État du port mais aussi du contrôle de l'État côtier ont eu lieu (par exemple, par le biais de la reconnaissance du droit de visite), mais seulement de façon limitée.

Des développements juridiques visant à réaffecter les compétences en renforçant notamment le rôle joué par



photo: Nicolas Deplanque



formation des militaires béninois à bord de l'Ag60 Godetia / photo: Daniël Orban

les États autres que les États du pavillon, devraient donc être plus soigneusement envisagés à l'avenir, sous forme d'une coopération dans l'intérêt commun à promouvoir la sécurité du domaine maritime.

Outre la nécessité d'établir un régime de réglementation robuste et des outils de coopération pour lutter contre les diverses menaces de sécurité maritime déjà évoquées, il convient de noter que, actuellement, le besoin de développer la dimension opérationnelle de la sécurité maritime est peut-être plus urgent.

À cet égard, on devrait réitérer tout d'abord l'interconnectivité entre les différents domaines qui causent la préoccupation pour la sécurité maritime d'aujourd'hui. Si l'on prend le cas du golfe de Guinée à titre d'exemple, les incidents violents sont en hausse dans la région, avec des activités illégales comme la piraterie^(*)35) ou le trafic illicite de stupéfiants méritant une attention accrue par des organisations internationales comme l'ONU ou l'UE; dans le même temps – et pas par coïncidence, comme la principale cible des attaques est le secteur de l'huile – la réserve d'hydrocarbures du golfe de Guinée est la deuxième plus grande dans le monde. Cela la rend la plus grande source d'approvisionnement en énergie des États-Unis, qui, d'ici à 2015, pourrait fournir jusqu'à 25%^(*)36) du besoin en énergie. Si l'on considère que, dans les années à venir, l'exploitation des énergies renouvelables sur ou provenant de la mer affectera certainement les tendances actuelles de négociation, également dans la région du golfe de Guinée, les

conséquences se feront certainement sentir en ce qui concerne la part des pétroliers traversant les mers et les risques associés de déversements d'huile.

L'exemple du golfe de Guinée montre que les diverses menaces au domaine maritime interagissent en synergie. Cela implique que l'élaboration de politiques dans un domaine spécifique de la sécurité maritime devrait tenir compte de l'éventail plus large de menaces à la sécurité, des défis et évolutions qui se manifestent ailleurs. Il est donc important de garder à l'esprit qu'un système partagé et holistique de la gestion des océans est nécessaire aux niveaux international, régional et national.

Ilja Van Hespen

(*)1) Leuven Centre for Global Governance Studies

(*)2) Les intervenants à ce colloque, parrainé par le Centre pour l'éthique de la KU Leuven, étaient, outre une allocution de bienvenue par le Pr. Dr. Jan Wouters, Chaire Jean Monnet, directeur du Centre pour les études sur la gouvernance mondiale (Leuven Centre for Global Governance Studies) et professeur ordinaire de droit international et organisations internationales à la KU Leuven : Mr. Gaetano Librando, directeur adjoint principal (Senior Deputy Director) et chef des affaires juridiques (Head Legal Affairs) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui s'est exprimé sur les Initiatives de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (Maritime Security Initiatives of the International Maritime Organization); le Dr.

Markus Houben, Agent du Service européen d'Action extérieure (SEAE) responsable du renforcement des capacités maritimes régionales (Action Officer Regional Maritime Capacity Building of the European External Action Service (EEAS)), qui a présenté Les principes de politique générale de l'Action de l'UE dans le domaine de la sécurité maritime (General Policy Principles of EU Action in the Field of Maritime Security); Lieutenant de vaisseau de première classe Martin Fink, de la Marine royale des Pays-Bas (NL), Académie de Défense des Pays-Bas, qui a parlé des Embargos maritimes et opérations d'interdiction navale (Maritime Embargoes and Naval Interdiction); et le Pr. Dr. Erik Franckx, professeur de droit International, Université libre de Bruxelles, dont le sujet était L'influence de créances maritimes diverses sur la sécurité maritime, en particulier en mer de Chine du Sud (The Influence of Various Maritime Claims on Maritime Security, in the South China Sea in Particular). L'événement a été présidé par le Pr. Dr. Cedric Ryngaert, professeur agrégé de droit international à la KU Leuven et l'Université d'Utrecht.

(*3) Voir N. Klein, 'Maritime Security and the Law of the Sea', Oxford University Press, 2011, pp. 2-11.

(*4) En Anglais: Illegal, Unreported and Unregulated fishing (IUU)

(*5) Pour obtenir les informations les plus récentes, visitez le site web du Piracy Reporting Centre (PRC), sousdivision du Bureau maritime international (IMB), partie de la Chambre internationale du Commerce (ICC), accessible via: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>.

(*6) J.S. Mellor, 'Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism', *American University International Law Review*, 18(2), 2002, p. 364.

(*7) J.S. Mellor, *ibidem*, p. 348.

(*8) *Ibidem*, p. 350.

(*9) *Ibidem*, p. 351.

(*10) *Ibidem*, p. 342.

(*11) *Ibidem*, p. 342.

(*12) "The unlawful use of force or violence against persons or property to intimidate or coerce a government, the civilian population or any segment thereof, in the furtherance of political or social objectives."

Voir : G. Nagtzaam et P. Lentini, 'Vigilantes on the High Seas?: The Sea Shepherd and Political Violence', 20(1), 2007, p. 113.

(*13) Le plus célèbre pirate baleinier est la

Sierra, au capitaine norvégien et à l'équipage japonais, qui a tué 1.676 baleines pendant une période de trois ans. La viande avait été vendue sur le marché intérieur japonais.

(*14) E. Sprinzak, 'Right-Wing Terrorism in Comparative Perspective: The Case of Split Delegitimization' en Tore Bjørgo, ed., *Terror From the Extreme Right*, London: Frank Cass, 1995, p.29.

(*15) 21 ILM (1982), 1261.

(*16) En Anglais: "the principle of universal jurisdiction"

(*17) J. Wouters, *Internationaal recht in kort bestek*, Intersentia, 2006, p. 99.

(*18) En Anglais: "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation"

(*19) 27 ILM 668 (1988) et les Protocoles adoptés le 14 Octobre 2005.

(*20) J.S. Mellor, *op.cit. supra*, p. 383,

(*21) P. ex. s'emparer d'un navire ou en exercer le contrôle par violence ou par menace de violence (Art. 3-1. a))

(*22) *Ibidem*, p. 383.

(*23) *Ibidem*, p. 384.

(*24) Relâché après quelques mois de négociations et paiement d'une rançon de 1,94 million US dollars.

(*25) La Libre Belgique, 'Dix ans pour le pirate somalien', 16 Février 2012.

(*26) Voir les notes de conference de Mr. Librando, incluses comme Appendice 1 à la publication suivante:

Van Hespen, I. & Barros, A.S., "Maritime Security: Current Challenges", Policy Brief No. 20 - June 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies, KULeuven, Leuven, 2013, 41 p., http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/policy_briefs/pb20-almost-final.pdf

(*27) Voir les notes de conference de Mr. Fink, incluses comme Appendice 2 à la publication suivante: Van Hespen, I. & Barros, A.S., "Maritime Security : Current Challenges", Policy Brief No. 20 - June 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies, KULeuven, Leuven, 2013, 41 p., http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/policy_briefs/pb20-almost-final.pdf

(*28) 'Oceans and the law of the sea', Doc. A/63/63, 10 March 2008, para. 39.

Voir aussi:

http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/documents/g_magnusaddico.pdf consulté le 27 Mars 2013.

(*29) J.S. Mellor, *op.cit. supra*, p. 354,

(*30) A remarquer que le plus grand navire porte-conteneur de Maersk, pas moins de

400 mètres de long, 59 mètres de large et haut de 19 étages, rentré pour la première fois dans le port d'Anvers le 19 octobre 2013, ne porte pas moins de 18.000 conteneurs. D'après l'échevin de la ville d'Anvers Marc Van Peel, responsable du port d'Anvers, que quelque 2.000 à 2.500 conteneurs seraient destinés pour le port d'Anvers, dont 40% seraient transportés à l'intérieur du pays par voie maritime, 10% par voie ferroviaire et 50% par la route. Le risque d'attaque terroriste n'est donc point inconcevable. (Journal télévisé de 'Eén' du 19 Octobre 2013)

(*31) *Ibidem*, p. 355.

(*32) *Ibidem*, p. 356.

(*33) La Dernière Heure, 'Contre la piraterie', 27 Mars 2012.

(*34) Voir, pour un aperçu des différentes initiatives de coopération dans ce contexte, N. Klein, *op. cit. supra*, pp. 78-84.

(*35) Comme explicité dans la version 2012 du rapport annuel de l'OMI, la côte de l'Afrique occidentale se trouve parmi les trois régions les plus importantes au monde pour ce qui est de la piraterie maritime.

http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/193_Annual2012.pdf.

(*36) A. M. Guedes, *op. cit. supra*, p. 31.

Cet article est basé sur Van Hespen, I. & Barros, A.S., 'Maritime Security : Current Challenges', Policy Brief No. 20 - June 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies, KULeuven, Leuven, 2013, 41 p., http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/policy_briefs/pb20-almost-final.pdf

Ilja Van Hespen est lieutenant de vaisseau de première classe de la Composante maritime belge, répétiteur militaire en droit à la Chaire de Droit du Département Sciences du Comportement de l'Ecole Royale Militaire et candidat au doctorat à l'Ecole Royale Militaire (ERM), l'Université de Gand (UGent) et l'Université libre de Bruxelles (VUB). Adresse pour la correspondance: ilja.van.hespen@rma.ac.be

Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.
Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/01/2014	1KC Carine Meire	9890058
01/01/2014	1MC Patrick Florée	No8092
01/01/2014	MTC Guy De Schryver	No8333
01/01/2014	1KC Emiel Daelemans	No8543
01/01/2014	1KC Marc Viaene	No8707
01/01/2014	1KC Eric Winkleer	No8729
01/01/2014	1KC Rudy Dumonceau	No8818
01/01/2014	MPC Danny Mortier	No8935
01/01/2014	1KC Luc Daeleman	No8940
01/01/2014	1KC Freddy Vanderhaeghen	No9212
01/01/2014	1KC Jean Jacobs	No9347
01/01/2014	1MP Ides Gevaert	N11312
01/01/2014	1KC Marc Hebb	N12096

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:
C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

MTC	William Put	(°) 14/10/1964	(+) 15/11/2013
MTC (b.d.)	Gustave Van Hoof(°)	09/04/1952	(+) 07/10/2013
1MC (b.d.)	Henri Herkens	(°) 13/10/1927	(+) 07/11/2013
1MC (b.d.)	Roger Devriendt	(°) 12/08/1930	(+) 15/11/2013



boetiek
Neptunus



boutique
Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, 1 - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flacons de hanche, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (donderdag/jeudi)
e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou rik.copman@mil.be
open op donderdag/ouvert le jeudi 9.30-12.00 en/et 13.00-15.00

Het Zee-eretecken 1940-1945

DEEL 2

In onze vorige editie hebben we uitgelegd hoe op 17 juli 1941 bij 'Besluit' van de Ministerraad in London het Zee-Ereteken voor WOII werd gesticht. Hiermee onderscheidde het Ministerie van Verkeerswezen zeelieden van zowel de militaire marine, de koopvaardij als de zeevisserij. Aanvankelijk voor hun moedige daden, maar vervolgens ook voor hun lang verblijf op zee.

Vanaf deze aflevering brengen we de verhalen achter de brevetten en hun titularissen. Verhalen over moed, toewijding en eerbetoon...

Engel Verleene Schipper-ter-zeevisserij, O.128 Reine-des-Anges

Engel(bertus) Albertus wordt op 24 februari 1912 in De Panne geboren in het vissersgezin van Felix Verleene en Helena Vermoote. Op 12 augustus 1926 behaalt hij het getuigschrift van 'Leerling schipper-ter-visserij'. Voorbestemd om visser te worden, slaagt hij op 15 oktober 1928 met brio voor het examen van 'Scheepsjongen der Nationale Visserij'. Op 10 juli

Persoonsbeschrijving op			
Gestalte	Ogen	Haar	Gelaatskleur
178 cm	Blauw	Donker	Gezond
Vingerdruk	Huidbepijking of andere bijzondere tekenen		
rechter vinger			
Algemeen Stamboek van		N°	
Stamboek van		N°	
Handteken van den zeeman			
			
(Voor adres, zie laatste bladzijde)			

KONINKRIJK BELGIE	
KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSERIJ	
ZEEMANSBOEKJE	
afgeleverd aan	
Naam	Verleene
Voornamen	Engel Albert
Geboren te	De Panne
de	24 Februari 1912
Zoon van	Felix Cornel
en van	Vermoote Helene Maria
Nationaliteit	Belg
Afgeleverd te Oostende de 22 April 1933	
De Waterschout,	
	

foto: Willy Lippens



na-oorlogs brevet / foto: Willy Lippens

1933 behaalt hij het brevet van Schipper-ter-visserij. Hij huwt op 5 mei 1934 in Oostende met Germaine Maria Huys. Samen hebben ze twee kinderen: Lucien (°1933) en Julien Verleene (°1939). Julien schopt het later tot kolonel in het Belgische leger.

Bij een kranteninterview in 1981 vertelt zijn vrouw, Germaine Huys, over de bange dagen van mei 1940: "Engel was de donderdag uitgevaren toen de oorlog de volgende dag uitbrak, het was een vrijdag. Alsof ik die dag kan vergeten! Engel vaarde naar Engeland, terwijl ik met de kinderen in Oostende achterbeef. Maar de Duisters vielen België steeds dieper binnen. Enkele tijd later vernam ik dat Engel naar Dieppe (Frankrijk) zou komen. Met een gehuurde auto, wat toen nog een uitzonderlijk vervoermiddel was, kon ik ook in Dieppe geraken."

Ondanks het oorlogsgewoel in Dieppe herenigt het gezin zich en scheept Engel in op de O.128 Reine-des-Anges. Het houten vissersvaartuig (68 BRT, 250 pk) krijgt van de Franse maritieme overheid de toelating om Dieppe te verlaten en stevent naar de Atlantische haven La Rochelle in de Golf van Biskaje. In juni 1940 liggen in La Rochelle minstens een dozijn Belgische Vissersvaartuigen aangemeerd. De O.128 Reine-des-Anges van reder Felix Verleene maakt er deel van uit. In de havens van Zuidwest-Frankrijk verzamelen zich een aantal prominenten en gekende figuren uit de Vlaamse visserij en zeevaart: August Aspeslagh, Arsène Blondé, etc.. Tijdens de bezetting van La Rochelle confisqueren de Duitsers een aantal Belgische vissersvaartuigen en bouwen die om tot patrouillevaartuigen

(Vorpostenboten) of mijnenvegers. Een aantal Belgische schepen mogen blijven vissen, waaronder de O.128. Het zeemansboek van Engel Verleene vermeldt dat hij tussen september 1941 en oktober 1945 als matroos en schipper aan boord is van vissersschepen met Nieuwpoortse identificatie. Vanaf 1945 wordt hij vaste schipper aan boord van de Oostendse vissersboot O.128. Zijn aanmonsterringen lopen tot april 1954; hij is dan 42 jaar oud.

Het Bestuur van het Zeewezen bevestigt bij brevet van 3 mei 1950 dat, bij besluit van de Prins Regent (Karel) van 15 maart 1950, het Zee-Ereteken 1940-1945 is toegekend aan Engel Verleene. Het Besluit is gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 16 mei 1950 op blz. 2958/2961. Het art.1 van dit Besluit sommeert een 940-tal namen van zeelieden-vissers, waaraan het Zee- Ereteken 1940-1945 is toegekend. Bladzijde 2960 vermeldt Engel Verleene als patron (schipper). Het art. 2 sommeert 72 namen van zeelieden-vissers aan wie ten postume titel dit ereteken is toegekend. Art. 3 betitelt de vermelding van deze toekenningen: "Heeft in oorlogstijd gedurende ten minste twee jaren de gevaren der zeevaart getrotseerd aan boord van schepen varende onder Belgische vlag."

In 1952 krijgt Engel Verleene uit hoofde van gediplomeerd schipper-ter-visserij in Oostende de Gouden Medaille der Kroonorde. Vanaf 1965 wordt zijn zoon Julien Verleene mede- eigenaar van de rederij. Engelbertus Verleene overlijdt begin de jaren tachtig van vorige eeuw.

In 1976 opent het Nationaal Visserijmuseum NAVIGO in Oostduinkerke officieel de deuren. De eikenhouten boeg van het wrak van de O.128 Reine-des-Anges van schipper Felix Verleene, dat twaalf jaar lang op zijn einde wachtte in het Nieuwpoorts Kattensas, wordt bij het Visserijmuseum neergezet als gedenkteken voor de op zee gebleven Belgische vissers.

Willy Lippens (Studiekring Faleristiek vzw)



foto: Willy Lippens

Marcel Rau telegrafist bij de Royal Navy Section Belge

Marcellus-Joannes wordt op 9 september 1919 in Oostende geboren. Het varen zit sinds generaties in de genen en dus kiest ook hij, als knaap, voor het harde leven als visser. Wanneer de oorlog uitbreekt, is Marcel Rau stuurman van de O.309 Indépendance II, een vissersvaartuig van rederij Seghers. Aangezien de toestand in België alsmaar hachelijker wordt, varen op 18 mei 1940 een dertigtal Belgische vissersschepen vanuit Zeebrugge en Oostende naar Dieppe. Deze Franse haven is tijdens de Blitzkrieg, volgens hen, een geschikte verzamelplaats. Reeds in de Eerste Wereldoorlog waren de Belgen hier welkom.

Aan de gemoedelijke sfeer komt op zaterdag 18 mei, omstreeks 23.00 uur een einde: de Luftwaffe bombardeert Dieppe. Hiermee niet genoeg, op 21 mei 1940 even na 16.00 uur start een zware luchtaanval op de haven. De Indépendance II, klaar om naar Engeland te varen, wordt door een bom getroffen en breekt middendoor. Het voorschip zinkt meteen, het achterschip met logies volgt na tien minuten. Niet minder dan 21 Oostendenaars komen hierbij om. Marcel helpt de schipper Tuur Lusyne bij de redding van acht drenkelingen uit de kombuis, maar verliest zijn moeder Cesarina- Marie Lancsweert, zijn twee zussen Alfrieda en Maria, evenals de slechts enkele maanden oude baby van deze laatste. Hij slaagt erin, samen met zijn vader Nestor, naar de kade te zwemmen. Nestor ziet even later van op de kaai een kindje in de stookolie rond het gezonken schip drijven. Zonder aarzelen springt hij opnieuw het water in, maar stelt vast dat dit niet zijn kleinkind is. Nestor Rau, het hoofd van de Oostendse reddingsdienst, komt het gruwelijk verlies van zijn dierbaren niet meer te boven. Onmiddellijk na zijn aankomst in Groot-Brittannië, wordt hij in het ziekenhuis van Brooklyn opgenomen, waar hij eind 1940 overlijdt.



eerste klas telegrafisten, 1940 – Marcel Rau zittend rechts / foto: Jens Van Herck



miniaturen van Marcel Rau / foto: Guy Deploige

Na deze tragische gebeurtenissen geeft Marcel zich meteen op als vrijwilliger bij de net opgerichte Royal Navy Section Belge (RNSB). Wat moet hij immers moederziel alleen in Albion? Zijn jongere broer Oscar (*16 februari 1924) die als lichtmatroos met de O.98 Marie-Louise naar Engeland vluchtte, wil zich op 24 september 1940 eveneens bij de Royal Navy inschrijven. Wegens zijn te jeugdige leeftijd wijst men hem echter af. Hierop monstert hij aan bij de koopvaardij, maar tijdens zijn eerste reis komt hij om het leven.



Marcel Rau (midden) met zijn schoonfamilie tijdens W.O II in Groot-Brittannië
foto: Peter Rau

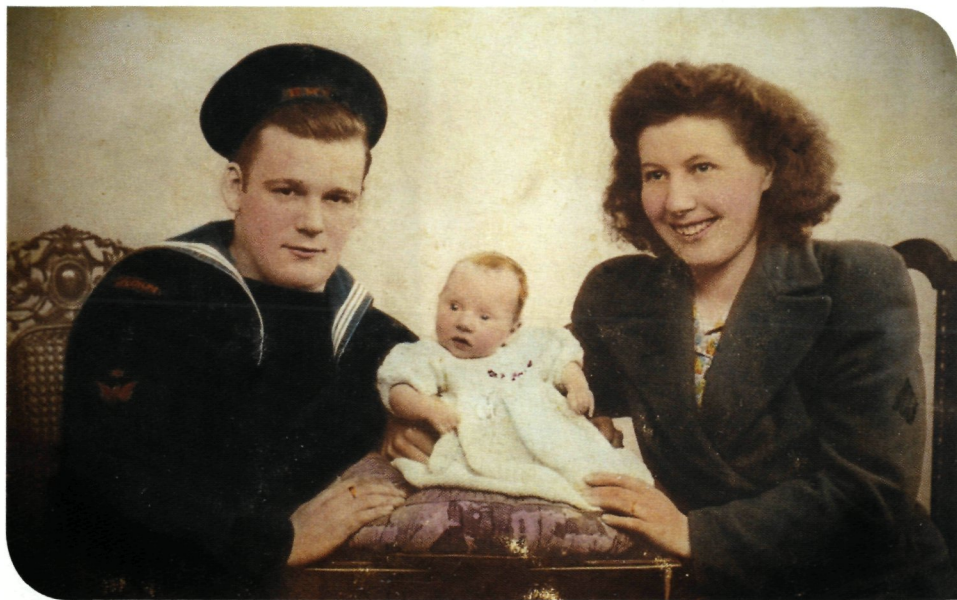
Sinds 22 oktober 1940 is Marcel bij het eerste contingent RNSB-vrijwilligers. Hij krijgt het lage stamnummer D/SB/JX36. Aangezien hij al voor de oorlog een brevet voor telegrafie heeft verworven, wordt hij na zijn militaire basisopleiding in HMS Royal Arthur en de mijnenveegcursus in HMS Lochinvar, als telegrafist aangemonsterd aan boord van twee Britse vliegdekschepen. Vanaf 22 augustus 1941 aan boord van HMS Furious en vervolgens vanaf 19 oktober 1941 aan boord HMS Illustrious. Ze zijn daar met drie Belgen aan boord, allen vissers van oorsprong. Het commando deelt ze in afzonderlijke wachten in; hierdoor zijn ze verplicht om Engels te spreken. De oorlogsbodems varen onder andere naar de Verenigde Staten, waar Marcel Rau een Antwerpse oorlogsmeter krijgt toebedeeld. Op 11 februari 1942 muteert Marcel op het Belgische korvet HMS Godetia. Tijdens de begeleiding van het konvooi TM1 van Curaçao, via Trinidad naar Gibraltar valt een 'wolf pack' herhaaldelijk het konvooi in volle Atlantische Oceaan aan. Op 10 januari 1943 om 21.41 u. lanceert deze zwerm duikboten een nieuwe aanval. De motortanker M/S British Dominion, 6.983 ton, bouwjaar 1928 en geladen met 9.000 ton vliegtuigbenzine wordt geraakt door U-522 (Kapitänleutnant Herbert Schneider) en vliegt in brand. De Godetia past zijn koers aan en neemt een duikboot in de nabijheid van de brandende tanker waar. Deze duikboot is tussen de HMS Saxifrage en de Godetia doorgeglip. De achtervolging wordt ingezet, maar hij duikt. Op hetzelfde moment ziet de Godetia een andere duikboot en keert om de aanval in te zetten. Het personeel op de brug vuurt een lichtkogel af en neemt in de nabijheid nog een derde duikboot waar. Nu valt de Godetia aan! Een tweede lichtkogel vuurt ze niet af: de duikboot is goed zichtbaar door de vlammen van de brandende tanker op de achtergrond. De boot duikt, maar het contact blijft via de Asdic behouden. Hierop werpt de Godetia veertien dieptebommen, doch het contact blijft. Opnieuw vuurt de Godetia vijf dieptebommen. Het Asdic-contact verdwijnt. De uitkijken speuren de horizon naar restanten van de duikboot af, maar nemen niets waar. Na dit gevecht volgt de reddingsactie. De zee is overspoeld met brandende vliegtuigbenzine. Om 22.39 u. pikt de Godetia de overlevenden van de tanker M/S British Dominion op. Acht overlevenden, waaronder de kapitein met een gapende halswonde, worden gered uit een sloep. Zeven anderen vist de Godetia uit het water, de rode lichtjes op hun reddingsvesten zijn hierbij een grote hulp.

De Britse commandant Lt Alen Henry Pierce OBE, RNR vraagt vrijwilligers om het holst van de nacht en bij ruw weer, met een sloep overlevenden op te pikken. Marcel Rau biedt zich, samen met Lt Delforche en enkele scheepsmakkers, spontaan aan. Zij slagen erin zeven zeelui, bedekt met brandwonden, uit de vuurzee te redden. HMS Saxifrage en HMS Pimpernel herenigen zich met het konvooi of wat er van over schiet: van de negen tankers blijven nog twee over. Drie korvetten en één destroyer escorteren het verder tot de eindbestemming Gibraltar.

Frans Vanderwal en Frans Storms getuigen: "Toen er een tanker in lichterlaaie stond, lagen wij er met ons schip zeer dicht bij. Er werd een sloep overboord gezet en de mannen

moesten zichzelf beschermen tegen de hitte. Ik had nog mijn 'action stations' in de radiohut. Tijdens de action stations werden alle deuren en patrijspoorten hermetisch afgesloten. Toen ze de sloep te water gingen laten, vroeg Lt Delforche vrijwilligers om te roeien. Hij wist dat ik zeer goed kon roeien, want ik had hem verteld dat ik eens zestien uur heb moeten roeien toen we een vissersschip hadden verloren. Vanacker kwam naar buiten op de bovenbrug en stuurde me zo vlug als maar kon terug de radiohut binnen. Ik kon niet vlug genoeg binnen zijn. Met die sloep zijn ze dan rond het schip gevaren om mensen op te pikken want de mensen sprongen overboord, maar daar was ook olie. Robert Huys is toen meegegaan in mijn plaats, samen met Marcel Rau, Henri Legein en André Defeyter. Ondertussen werden wij opgeroepen via de intercom waarmee wij in verbinding stonden met andere schepen. Deze mochten we enkel gebruiken in uiterste nood. Onze codenaam werd opgeroepen en onze juiste positie ten opzichte van die brandende tanker werd opgevraagd in het Engels. Vanacker wilde antwoorden, maar ik hield hem tegen. Je kon aan zijn accent horen dat het een Duitser was. De Duitsers wilden onze positie weten, opdat ze ons ook konden aanvallen. Wij lagen immers aan de andere kant van de tanker om de mensen uit het water te redden. De vijftien opvarenden, die we redden, hadden dringende medische verzorging nodig. We moesten de dokter contacteren op de HMS Havelock om te vragen wat we moesten doen. De mensen die het zwaarst verbrand waren, moesten we blijven wrijven tot we op rauw vlees zaten, zodat we hun wonden konden ontsmetten. Ik was op iemand aan het wrijven en opeens zag ik iets wit. Tot mijn ontsteltenis was het bot. Daar heb ik toch lange tijd nachtmerries van gehad. Wij konden deze mensen ook geen echte verdoving geven. Alles wat we hadden was een ontsmettingsmiddel en een beetje morfine. Maar veel mochten we hen niet geven."

Ook Edgard Moeyaert herinnert zich: "Alle drenkelingen die we redden, moesten door de verpleger en een aantal helpers worden verpleegd. We hadden immers geen dokter aan boord. De mensen schreeuwden het uit van de pijn. Wij stonden onze bedden aan hen af, want



Marcel Rau met echtgenote en kind / foto: Peter Rau

we konden hen moeilijk op het bovendeck laten liggen."

André Defeyter van de vrijwillige reddingsploeg: "De mensen sprongen van boord in het brandende water. Wij zaten in die roeiboot om de drenkelingen te redden. De eerste die we vonden, was zwart verbrand maar leefde nog. Zijn vel wreven we af met onze handen! Om hen aan boord te kunnen halen, moesten we wel hun reddingvest uittrekken. Dat was het moeilijkste gedeelte. We moesten ook kijken of ze nog leefden, zo niet lieten we ze zinken. Wat konden we anders doen? De mensen leden enorm veel pijn. Ondertussen werden nog steeds dieptebommen gegooid. De drenkelingen dachten dat we Duitsers waren, omdat wij Vlaams praatten en geen Engels."

Voor deze actie spelt de Prins Regent, tijdens een plechtigheid op het Wapenplein in Oostende, het Oorlogskruis 1940 met Palm op de borst van de redders. De minister van Landsverdediging heeft de eer te laten weten aan seiner Rau, Marcel-Jan dat hem, bij Besluit van Z.K.H. den Prins Regent, van 18 juli 1946 N°268 het Oorlogskruis 1940 met den Palm verleend werd, om: "Aan boord van de korvette Godetia wyl het vaartuig, 's nachts en in slecht weder, in actie was tegen een pack duitsche onderzeeërs, in vollen Atlantischen Oceaan, werd een cargo door torpille getroffen en tot zinken gebracht. De zee was overdekt met brandende vliegtuigbenzine. Vrijwilligers werden gevraagd aan boord der Godetia om aan boord van een rank bootje drenkelingen op te zoeken en zoo

mogelijk te redden. Heeft zich spontaan aangeboden met andere makkers. Zeven drenkelingen, met brandwonden bedekt, werden opgepikt."(sic)

Bovendien kent de minister van Verkeerswezen in Londen hem het Zee-ereteken toe met volgende vermelding: "Heeft zich vrijwillig voor de Belgische sectie der Royal Navy aangegeven waar hij, sinds het begin der vijandelijkheden, meer dan twee jaar goede en trouwe diensten heeft bewezen."

Tijdens een walperiode huwt Marcel Rau op 12 mei 1943 in Preston met Rachel Hoorne. Rachel vertelt: "We hadden het niet breed, want mijn man verdiende bij de Navy slechts 26 shilling per week. Daarom ging ik, vanaf het begin van 1943, zelf werken in de wapenfabriek in Leyland, bij Preston. Ik moest er tankonderdelen vijlen. Dit was zwaar stukwerk maar het werd goed betaald." Het echtpaar krijgt in Engeland twee kinderen. Vanaf 4 augustus 1943 muteert Marcel Rau naar de HMS Buttercup, waarmee hij D-day voor de Normandische kust meemaakt. Na de bevrijding keert hij in december 1944 terug naar België en verblijft tot eind januari 1946 in Antwerpen. Hij maakt er ondermeer de V1- en V2-aanvallen mee. Op 28 maart 1946 gaat hij met onbepaald verlof en over naar het reservekader. Hij zal nog drie wederoproepingën meemaken. Marcel neemt hij op 1 januari 1954 definitief afscheid van de Zeemacht. Ondertussen gaat hij opnieuw naar zee, ditmaal als visser. Het noodlot slaat echter opnieuw toe: Hij staat aan het wiel wanneer hij in allerijl het zinkende schip moet verlaten.

Na deze gebeurtenis verandert hij koers, maar hij blijft in de maritieme sector: Vanaf 1 juni 1961 gaat hij over naar het Zeewezen. Marcel vaart als matroos op de maalboten tussen Oostende en Dover. Tijdens herstructureringen kiest hij om in 1971 over te gaan naar de Regie voor Maritiem Transport (RMT). Eind 1973 kiest hij voor een rustiger leven en gaat hij werken bij de kaaiploeg van de RMT in Oostende. Ondertussen is het gezin uitgebreid tot elf kinderen: acht zonen op rij en drie dochters.

Na een slepende ziekte vaart Marcel op 30 maart 1995 voor goed van ons heen. Zijn naam gaat in 2001 naar de 55^{ste} promotie Marine-onderofficieren, aangezien zijn doorzettingsvermogen, durf en dienstvaardigheid alle lof verdienen. Zijn kleinzoon volgt sinds 1987 Marcels voorbeeld: eerste meesterchef Peter Rau is momenteel chef technisch departement (CTD) aan boord van de mijnenjager Primula.

De eervolle miniatuuronderscheidingen van links naar recht, boven naar onder:

- Ridder in de Orde van Leopold II met gekruiste zwaarden 1940-1945
- Oorlogkruis 1940 met palm
- Medaille van de oorlogsvrijwilliger-strijder met staaf PUGNATOR
- Medaille van vrijwilliger 1940-1945
- Herinneringsmedaille 1940-1945 met kroon en 2 bronzen gekruiste ankers
- Medaille van militair-strijder van de oorlog 1940-1945
- Zee-ereteken
- 1939-1945 Star (GB)
- Atlantic Star (GB)
- France & Germany Star (GB)
- Defence Medal (GB)
- War Medal (GB)

*Jens Van Herck (Studiekring Faleristiek vzw)
met dank aan 1MC Peter Rau*

Bronnen:

'Kustvolk in de Vuurlijn' delen 1 en 2 door J-M Pylyser

'De Strijd op Zee in 1940-1945' door Johnny Geldhof

'Korvet' door KTZ Van Schoonbeek



foto: Guy Deploige

Frans Dielis messroom-steward, S/S Anvers

Op 15 oktober 1940 vertrekt het stoomschip Anvers (4398 BRT), geladen met ijzererts uit Sidney (Cape Breton) met een SC-konvooi naar Engeland. Na een rustige overtocht komt het op 31 oktober in de Clydemonding aan. Vervolgens gaat het voor anker in Loch Long, de konvooiverzamelplaats voor een reis rond Schotland naar de beruchte oostkust. De Anvers heeft Londen als eindbestemming.

Een week later, op 9 november, vertrekt het konvooi dat grotendeels is samengesteld uit coasters. Hierdoor is de Anvers een van de grootste schepen.



jeugdfoto Frans Dielis / foto: familie Dielis

De reis verloopt tijdens de eerste dagen zonder incidenten. Een harde wind laat de kustvaarders slingeren in de wilde, grauwe zee. Het konvooi volgt de gewone route door de Minches, rond Cape Wrath, vervolgens oostwaarts door de Pentland Firth om dan zuidwaarts de oostkust te volgen. Op 13 november, rond 17.50 u. is het konvooi ter hoogte van Kinnaird Head (Fraserburgh). De schemering valt. Op dat ogenblik hoort de wacht op de brug plots het geronk van een watervliegtuig. Het toestel zwenkt naar het konvooi toe en duikt naar beneden, recht op de Anvers, en lost twee bommen. Gelukkig missen ze allebei hun doel en ontploffen ze in het water, naast het schip dat een geweldige dreun krijgt. Het schip is bewapend met slechts één Hotchkiss-machinegeweer, opgesteld op de achtersteven en bemand door gunner Mac Intyre, bijgestaan door 3^e officier Hourdeau en matroos Schaumburg.

De Heinkel He 115 van de *Küstenfliegergruppe* 706 cirkelt nog eens rustig rond het konvooi en valt opnieuw de Anvers aan. De geschutsbemanning staat paraat en opent het vuur, jammer genoeg blokkeert het mechanisme bij het eerste salvo. De vijand vliegt zeer laag (op circa 30 meter) over het schip en gooit ditmaal vier bommen, terwijl hij met zijn mitrailleurs over het dek maait. Twee bommen zijn 'near-missers' en komen in het water terecht. De overige twee zijn raak en treffen het schip midscheeps, vlak achter de brug. Een bom slaat dwars door het dek en ontploft in de stookplaats, waar iedereen ogenblikkelijk wordt gedood, terwijl de dunne scheepshuid wordt opengereten. De andere bom treft de kajuiten en het salon dat volledig versplintert. Honderden tonnen zeewater stromen ongehinderd het ruim binnen, want de zware lading ijzererts neemt slechts weinig plaats in. Midscheeps is de vernieling ontzettend: deuren en trappen zijn weggeblazen, wanden uiteengeslagen. De betonnen brug beschermplaten zijn neergeploft op het dek en op het puin van de kajuiten. Kapitein Germain De Jonghe, die een ogenblik voordien naar zijn kajuit was gerend om de geheime codes en instructies bijeen te grabbelen, zit gevangen in de ravage. Zijn zoon, matroos André De Jonghe, snelt naar boven en werkt als een bezetene om de zware brokstukken weg te ruimen en zijn vader te bevrijden. Het

blijkt een hopeloze taak. Het schip maakt vlug slagzij, terwijl dikke wolken rook en stoom uit de machinekamer opwellen en het zicht belemmeren. De beide reddingsloepen aan stuurboord zijn vernield en aan bakboord is enkel boot nr.4 nog bruikbaar. De 2^{de} officier Dom laat de sloep onmiddellijk strijken, maar wegens de slagzij hangt die ver buitenboord. Elf personen slagen erin zich in de sloep te laten zakken: de scheepstimmerman Mathieu De Goede, 4^{de} werktuigkundige Raymond Chapelier, 3^{de} officier Jules Hourdeau, de hoofdwerktuigkundige Jan Legon, hulpwerktuigkundige Meyskens, lichtmatroos Leo Schaumburg, kok Pierre Van Boven, 2^{de} kok H. Van Gansen, steward Michel Van Gansen, 1^{ste} officier Charles Wagner en 3^{de} werktuigkundige Jules Wulf.

Intussen waarschuwen ze herhaalde malen André De Jonghe, maar die wil zijn reddingspogingen niet staken. De kapitein en zijn zoon worden niet meer teruggezien, een voorbeeld van familiale liefde midden de gruwelen van de oorlog! De rest van de bemanning kan het sloependek niet bereiken, wegens het puin en de dikke rook. De meesten springen gewoon overboord. Het schip zinkt snel, door de enorme overbelasting van het binnenstromend water breekt het plots middendoor en verdwijnt het met een enorm gekraak en gerommel, in de golven. Velen worden in de diepte meegesleurd. Op dat ogenblik is de boot nr.4 nog langszij, want men had amper de takelblokken losgegooid. Door de geweldige zuiging van het schip, kapseist de sloep en alle inzittenden komen in het water terecht. Drie onder hen: Hourdeau, Van Boven en Wagner worden verpletterd, als de boot tegen de romp van het schip slingert, en verdwijnen in de golven. Dom en Wulf komen ongedeerd terug aan de oppervlakte en kunnen zich vastklampen aan de kiel van de reddingsboot. Wulf heeft gelukkig nog een waterdichte zaklamp bij. Afgaand op dit schijnsel kunnen nog vier drenkelingen zich bij hen voegen. Met vereende krachten slagen ze erin de boot weer recht te krijgen, maar de mast, het zeil, de roeiriemen, het vaatje met drinkwater en de overige uitrusting zijn verdwenen. Er rest hen slechts één roeiriem en het water reikt tot de dolboorden! De boot blijft slechts drijven, dankzij de waterdichte tanks.

De bemanning hoost met man en macht, wat een uitputtende karwei blijkt, daar af en toe golven over de boot breken. Het is nu bijna duister, hulpkreten weerklinken, maar in open zee is het moeilijk zich naar een geluid te oriënteren. Daarenboven zijn de reddingsvesten nog niet voorzien van het kleine lampje, gevoed door de zeewaterbatterij, dat later veel levens zal redden. Wulf knippert regelmatig met de zaklamp, maar de kreten verzwakken stilaan in de verte. Slechts de wind en het breken van de golven domineren de stilte. Ongeveer anderhalf uur later horen de mannen in de reddingsboot een dof stampend geluid dat lijkt op het malen van een scheepsschroef. Wulf knippert aanhoudend met de zaklamp en hun vermoeden is juist: een grote schaduw komt dichterbij. Het is de Noorse kustvaarder Sjofna (619 BRT). De Noren helpen de overlevenden snel aan boord. Het schip speurt de omgeving af en slaagt erin nog zeven drenkelingen op te pikken. Zij hebben zich aan wrakstukken vastgeklampt: donkeyman Gerard Baele, stoker Henri D'Hondt, Arvid Garais, Carlo Kivi, tremmer Werner Kirjavinnen, gunner George Mac Intyre en matroos Louis Michiels. Eén onder hen, de donkeyman Baele, is totaal uitgeput en sterft een tiental minuten later.

De volgende dag, op 14 november, meert de Sjofna aan in Methil, waar de schipbreukelingen ontschepen. Hier vernemen ze dat nog vier overlevenden werden gered door het Noorse s/s Vespasian, namelijk de scheepstimmerman Mathieu De Goede, de lichtmatroos Philippe De Strooper, de assistent-mecanicien Pierre Meyskens en de 2^{de} kok- bakker Henri Van Gansen. Op een bemanning van 36 manschappen overleven slechts zestien, waaronder vier gewonden die in het hospitaal zijn opgenomen: Louis Michiels met verwondingen aan het gezicht, Henri Van Gansen met een buikwonde, Michel Van Gansen met een gebroken rechterbeen en Jules Wulf met gebroken linkerarm.

De messroom-steward Frans Dielis overleeft de aanval echter niet. Hem wordt op 2 mei 1944 het zee-ereteken postuum toegekend, met volgende vermelding: "Heeft het leven verloren door vijandelijke actie in zee, slachtoffer zijner beroepslichten en vaderlandsliefde." Aldus opgemaakt te Londen den 2de mei 1944, getekend de minister van Verkeerswezen

Jens Van Herck (Studiekring Faleristiek vzw)
met dank aan Peter Verstraeten

Bronnen: 'Armement Dieppe in de Tweede Wereldoorlog' van De Naamloze Vennootschap
'De Belgische Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' van R. Machiels



het postume brevet van Frans Dielis
foto: Peter Verstraeten



Rear Admiral Thörnqvist / foto: Freddy Philips



Een zeer moeilijke navigatieopdracht in een omgeving vol verborgen riffen en met slecht zicht

INTERVIEW MET REAR ADMIRAL JAN THÖRNQVIST –
STAFCHIEF VAN DE KONINKLIJKE ZWEEDSE MARINE

De Zweedse marinebasis van Karlskrona (in de provincie Blekinge län, aan de zuidkust) was begin september de verzamelen- en starthaven van de internationale oefening 'Northern Coast 2013 – NOCO', waaraan 3.500 manschappen en een veertigtal schepen uit veertien NAVO-landen deelnamen. Ook de Belgische mijnenjager M923 Narcis, onder het bevel van luitenant-ter-zee 1ste klasse Jean-Luc Trullemans, was aanwezig.

De Zweedse Marine nodigde Neptunus uit om deze oefening bij te wonen. We maakten van de gelegenheid gebruik om Rear Admiral Jan Thörnqvist, de stafchef van de Zweedse Marine, te interviewen.

Volgens admiraal J. Thörnqvist is het verzekeren van de integriteit van het land en zijn territoriale wateren een van de belangrijkste opdrachten van de Zweedse Marine. Toch worden er, na een beslissing van de Zweedse regering, meer en meer schepen en personeel ingezet op het internationaal toneel en in overzeese opdrachten. Een dergelijke beslissing heeft geen groot effect op de structuur van de Marine zelf, maar wel op haar filosofie en haar 'core business'. Met andere woorden: inzetbaarheid, inter-operationalisering en het concept van 'networked-based defense' worden essentiële elementen. "Vandaag is de Zweedse Marine een zeer vakkundige marine met schepen en eenheden die genieten van een geavanceerde technologie", zegt admiraal Thörnqvist. "Daarom is het belangrijk om onze knowhow te verdiepen en tegelijk onze polyvalentie te optimaliseren zodat wij kunnen deelnemen aan joint operaties, en dit voor langere periodes en op grote afstanden van onze thuishavens."



//

Het is belangrijk dat we onze polyvalentie optimaliseren."

HSwMs Uppland (Gotlandklasse) / foto: Freddy Philips

Nieuwe onderzeeër A26 hoogste prioriteit

Over het programma om zijn marine geleidelijk te laten evolueren naar een moderne en flexibele macht, kon (of wou) de admiraal nog niet verder in detail treden. "Zweden wordt net zoals andere landen geconfronteerd met budgettaire bezuinigingen, en momenteel bespreekt onze regering de prioriteiten van de strijdkrachten. Hopelijk deelt het 'Defense White Book 2015' de beslissing mee. Dan zullen de beschikbare budgetten en mogelijke partners de aanschaf van nieuwe technologie en marineschepen mee bepalen. Ondertussen blijft het project rond de A26, het nieuwe type onderzeeër, beter bekend als de Nästa Generations Ubåt, de 'Next Generation Submarine', de hoogste prioriteit voor onze marine."

"Voor wat de oppervlakteschepen betreft, zijn de korvetten van de Visbyklasse bijna voltooid. Twee eenheden van de uiteindelijke V-versie - de HMSwS Visby en HMSwS Nyköping - zijn weer gecommisionneerd en de overige drie eenheden zullen binnen enkele maanden worden afgeleverd. Het gaat om de HMSwS Karlstad en HMSwS Helsingborg

tegen eind 2013 en de HMSwS Harnosand medio 2014. Deze korvetten zullen de kern van onze oppervlaktevloot vormen. We zullen ze kunnen inzetten in een breed spectrum van opdrachten, gaande van mijnen- en onderzeebootbestrijding, oppervlakteconflicten, bewaking, escorte, civiele steun, zoek- en reddingsacties, luchtverdediging, enz... Ook ondersteuning bij internationale operaties hoort erbij."

Toekomst van de oppervlakteschepen

Volgens admiraal Thörnqvist is een van zijn volgende prioriteiten de toekomst van de oppervlakteschepen definiëren. Zo is men begonnen met de twee korvetten van de Göteborgklasse om te bouwen tot patrouillevaartuigen en de eenheden van de Stockholmklasse gaan in de nabije toekomst uit de vaart. Hoe de Zweedse Marine deze schepen zal vervangen, staat nog niet vast. Misschien komen er extra Visby's of zullen ze naar grotere schepen overgaan.

In verband met de mijnenbestrijdingsflottielje, is het objectief van de Zweedse Marine 'to take the man out of the minefield'. Ze willen dus de automatisering versterken. Admiraal Thörnqvist: "Vandaag werken we

met twee mijnenjagers van de Styrsoklasse en vijf van de Kosterklasse. Hoewel deze schepen behoren tot 's werelds meest effectieve mijnenbestrijdingsschepen, bekijken we de mogelijkheden om ze te vervangen door organische 'MCM-capability' in de plaats van de 'MCM-dedicated hulls'. De gemoderniseerde schepen van de Visbyklasse, versie 5, zijn voorzien van een zelfrijdende mijnenjachtsonar voor variabele diepte (ROV-



Rear Admiral Thörnqvist / foto: Freddy Philips





Sridsbat 90H en mijnenjager M77 Ulvön / foto: Freddy Philips



In een krimpende economie ben ik me bewust van de politieke hamvraag of de Zweedse regering onze deelname aan Maritime Security Operations belangrijk vindt.”

S) en een op afstand bediend ‘mine disposal vehicle’ (ROV-M). Maar we bekijken nog andere opties, namelijk deze van ‘containerised MCM systems’ die vrij gelijkaardig zijn met het ‘MCM DKN-concept’ van de Deense marine.”

Het toenemen van deelname aan internationale missies vraagt, ook volgens de admiraal, om een heroriëntering van de marine. Een van de opties is het verwerven van nieuwbouw multifunctionele steunschepen, die een bevoorradings op zee (RAS) kunnen uit voeren, grondtroepen vervoeren, onderhoud en medische ondersteuning aan de vloot bieden, enz... Een tweede, meer kostenbesparende optie is het huren van aangepaste civiele logistieke schepen.

Bilaterale overeenkomsten onontbeerlijk

Natuurlijk krijgt de Zweedse Marine, net zoals vele andere marines, te maken met uitdagingen die complexer en soms onvoorspelbaar zijn. “Daarom opteren wij voor het behoud van kwaliteit ten koste van de kwantiteit”, aldus admiraal Thörnqvist. “Dit is natuurlijk pijnlijk voor sommigen, maar vaak de enige relevante manier om hiermee om te gaan.

Innoveren en in staat zijn om van mening te veranderen zijn hierbij belangrijk.”

In deze geglobaliseerde wereld, worden de marines meer en meer afhankelijk van elkaar. Samenwerking tussen de verschillende landen zal in de komende jaren onontbeerlijk worden. “We voeren veranderingen door”, aldus de admiraal, “zoals bilaterale overeenkomsten met buurlanden of onze deelname aan diverse NAVO- en EU-initiatieven. Op regionaal niveau proberen we, bijvoorbeeld in verband met maritiem toezicht, gezamenlijke oplossingen te ontwikkelen door het bevorderen van constructieve benaderingen met civiele instanties en samenwerking met geallieerde strijdkrachten. Zo bestaat het plan (visie 2023) om een bilaterale Zweeds-Finse maritieme taakgroep op te richten, die inzetbaar zal zijn tijdens crisispreventie of crisisbeheersing. Daarenboven werken we in het kader van de ‘Noorse Defensie Samenwerking’ (NORDEFCO) aan oplossingen voor gezamenlijk onderwijs, opleiding, oefeningen, alsook aankoop van materiaal en uitrusting. Maar... in een krimpende economie ben ik mij er natuurlijk van bewust dat dit eerder een politiek onderwerp is, met als hamvraag





M923 Narcis, M-05 Viesturs (Letland) en N42 Jotvingis (Litouwen) in Karlskrona / foto: Freddy Philips

‘vindt de Zweedse regering onze deelname aan Maritime Security Operations belangrijk en is het nodig dat onze Marine een actieve rol speelt bij dergelijke operaties?’

Tot slot vertrouwt admiraal Thörnqvist ons nog het volgende toe: *“Ik hoop dat ik tegen het einde van mijn ambtstermijn als stafchef de Marine in een goede balans tussen taken en middelen kan overdragen. Dat ze in staat zal zijn om de toekomstige uitdagingen aan te gaan. Maar nog belangrijker, dat ze gezien wordt als vertrouwenswaardig en respectvol, en beschouwd als een aantrekkelijke plaats om er te werken. Dit is een zeer moeilijke navigatieopdracht in een omgeving vol verborgen riffen en met slecht zicht...”*

*interview: Guy Toremans
vertaling: Freddy Philips*



Ik hoop dat ik tegen het einde van mijn ambtstermijn als stafchef de Marine in een goede balans tussen taken en middelen kan overdragen.”



K34 Nyköping (Visbyklasse) / foto: Freddy Philips



diorama de la base / photo: Freddy Philips



Karlskrona: une base navale suédoise classée Unesco!

On connaît généralement peu de choses sur l'histoire des pays scandinaves et encore moins sur leur marine. Toutefois, l'organisation en septembre dernier, d'un vaste exercice maritime multinational dénommé 'Northern Coasts 2013 - NOCO', fut l'opportunité de visiter la Karlskrona Örlogsbas, la plus importante base navale militaire suédoise qui, créée en 1680 et toujours active de nos jours, est reprise sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Au XVII^{ème} siècle, la Suède était une grande puissance qui régnait sur les territoires de l'actuelle Finlande, de l'Estonie, de la Lituanie et d'une partie de l'Allemagne du Nord. Et donc aussi sur la mer Baltique. Mais elle était en guerre avec le Danemark. En 1658, le traité de Roskilde instaura une paix (provisoire) avec ce pays et rendait les provinces de Scanie et de Blekinge ainsi que le Gotland aux Suédois.

Vingt ans plus tard, après un armistice qui mit définitivement fin à la guerre entre les deux pays (1675-1679), le roi Charles XI de Suède décréta la construction d'une ville portuaire dénommée *CarlsCroona* (la couronne de *Charles*) sur l'île de Trossön, dans la province de Blekinge (côte sud de Suède). Celle-ci allait être dotée non seulement de quartiers résidentiels et de vastes installations commerciales, mais surtout d'une puissante base navale afin de fournir à sa marine de guerre, des infrastructures logistiques proches du Danemark, l'ennemi héréditaire, et de contrôler ainsi l'*Öresund*. Avec comme avantage que les eaux n'y gèlent pas en hiver comme dans la base de Stockholm. La baie dans laquelle se situe la ville est partiellement fermée par une série d'îles et offre ainsi une protection naturelle. De plus, des fortifications furent édifiées sur l'île voisine de Kungsholmen, dans le détroit d'Aspö et en face, la citadelle de Drottningkärs. Cette dernière, édifée entre 1680 et 1700, ne fut toutefois pas achevée avant la moitié du XVIII^{ème} siècle.



plan (partiel) de la base / photo: Freddy Philips



photo: Freddy Philips



une partie de la base et au fond le bâtiment des maquettes et d'enrôlement / photo: Freddy Philips

Lorsqu'en 1772 Gustave III monta sur le trône par le biais d'un coup d'état, Karlskrona était devenue la troisième plus grande ville de Suède. Son règne se caractérisa par une activité commerciale frénétique et la modernisation de la ville. Mais aussi de la construction d'une importante flotte militaire, dirigée contre le Danemark d'abord et la Russie ensuite. Après l'assassinat de Gustave III en 1792 et la perte de la Finlande en 1809, le rêve impérial suédois s'effondra.

Malgré le déclin politique du pays, Karlskrona demeura la principale base de la marine suédoise. Aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, vu l'évolution des stratégies militaires et des technologies navales, de nombreux projets de modernisation et d'expansion virent le jour, malgré le fait que le chantier naval ne s'adapta qu'avec lenteur, le bois des coques ne cédant la place à l'acier que dans les années 1880. Dans ces années-là, le port s'agrandit vers l'ouest par la construction des Five Fingers docks et son activité commerciale et militaire se consolida. Tout en rappelant que la Suède revendiqua sa neutralité pendant les deux conflits mondiaux.

En 1961 la base navale fut désolidarisée de son chantier naval; celui-ci fut d'abord étatisé, ensuite privatisé et

porte aujourd'hui le nom de Kockums Naval Systems qui fait partie du groupe allemand Thyssen Krupp Marine Systems AG - TKMS. Misan désormais sur les nouvelles technologies notamment en matière de sous-marins et dans le domaine de la furtivité avec les frégates de classe Visby, ce chantier réalisa en 2004, un CA de 140 millions d'euros et emploie actuellement près de 1.100 personnes.

De façon générale, le concept maritime de Karlskrona est comparable à celui de

Portsmouth ou Chatham en Angleterre, ou de Rochefort en France. Voir encore de Holmen au Danemark ou Kronstadt en Russie, qui fut fondé en 1710 par Pierre le Grand. Les plans de la base et de sa défense extérieure furent établis par l'Intendant général Erik Dahlbergh (1625-1703), dit 'le Vauban suédois'. Dès 1680 débuta la construction d'un chantier naval -le premier navire militaire fut lancé l'année suivante- ainsi que celle de bâtiments fonctionnels tels qu'entrepôts, magasins, ateliers et une corderie. Avec le temps s'ajoutèrent d'autres bâtisses encore.



black subs HSwMS Uppland et Gotland - brown sub German S 181 Type U31 / photo: Freddy Philips



l'église finlandaise / photo: Freddy Philips



Parmi ces bâtiments remarquables on trouve par exemple:

La **Corderie** (Repslagarbanan en suédois). Avec ses 305 mètres de long, la corderie est le plus long bâtiment en bois de Suède. Il devait initialement être construit en pierre mais, faute d'argent, on le construisit en bois et seules les extrémités furent érigées en dur. Des générations de cordiers s'y succédèrent entre 1692 et 1960 pour fournir la marine mais aussi le secteur civil. Elle est actuellement

transformée en musée didactique et/ou en salle de réception!

Datant de 1696, l'**église finlandaise** (Finska Kyrkan), un édifice à deux étages sis sur l'île de Södertrjerna, est l'un des plus anciens bâtiments de la base. A l'origine il était utilisé pour goudronner (coalter) les cordages et servit ultérieurement de lieu d'entreposage. Il doit son nom à la similitude d'architecture de certaines églises en Finlande et aussi au fait que de nombreux Finlandais y travaillaient le cordage.

Le **dock de Polhem** (Polhemsdockan), taillé dans la roche brute entre 1712 et 1724, est sans doute le premier de ce type et est toujours opérationnel. Si dans nos régions on utilise le flot et le jusant pour remplir ou vider un bassin de carène, en mer Baltique, vu qu'elle n'a pas de marée, les navires devaient être 'abattus en carène'. L'ingénieur Polhammar (1661-1751), plus connu sous le nom de Christopher Polhem, entreprit les travaux de creusement en 1716 et huit ans plus tard le premier navire y carénait. Pour assécher ce bassin, 270 hommes travaillant en trois shifts pendant trois jours, vidaient le dock au moyen de seaux en cuir. Plus tard, on utilisa une pompe à vapeur.

Le **hangar Wasa** (Wasa skjul) fut construit entre 1756 et 1763 pour couvrir le slipway et augmenter ainsi la qualité de construction des navires. La structure de l'édifice comprend six piliers en briques qui supportent un toit 'à la mansart'.

Le **bâtiment des Maquettes et d'Enrôlement** (Modell och Monstersals byggnaden) fut construit par Frédéric Henric Af Chapman (1721-1809), amiral du chantier naval, entre de 1782-1784 pour y abriter les nombreuses maquettes de navires de guerre dont il avait dessiné les plans. Ce bâtiment de deux étages de style néo-classique, mesure 80 mètres de long sur 10 de large. Les murs sont



la corderie (gauche) et hangard pour le séchage du bois (photo: Freddy Philips)



l'école d'application / photo: Freddy Philips



entrepôts (virkesskjulen) / photo: Freddy Philips

construits moitié en bois et moitié en pierres, le tout étant recouvert de plâtre. En semaine le rez-de-chaussée accueillait les recrues qui désiraient s'enrôler dans la marine et le dimanche certains prisonniers dont le comportement social était jugé 'inapte par la congrégation locale', pouvaient venir y assister à une messe.

Certains autres hangars en bois (**Virkesskjulen**) furent encore réalisés par Af Chapman vers 1800, lorsque les aires de stockage du bois furent déplacées de l'eau vers la terre ferme. Et bien sûr, s'ajoutèrent aux temps modernes, des bâtiments destinés

au training NBCD, au Mine Warfare, aux simulateurs de navigation, à l'instruction des plongeurs, etc.

C'est l'ensemble de tous ces éléments qui décida l'Unesco de mettre Karlskrona sur la liste du patrimoine mondial en 1998, car "... elle est un exemple de cité navale européenne planifiée, exceptionnellement bien préservée, qui a su incorporer des éléments provenant d'installations antérieures dans d'autres pays et qui à son tour sert de modèle aux villes dotées ultérieurement de fonctions similaires"



entrepôts (virkesskjulen) / photo: Freddy Philips



intérieur du bâtiment des maquettes et d'enrôlement / photo: Freddy Philips



ancien bâtiment de l'état-major / photo: Freddy Philips



Marinmuseum / photo: Freddy Philips

Et si d'aventure vous désirez approfondir le sujet, ne manquez pas de visiter le Marinmuseum, sis à deux encablures de la base navale(*1) Il a pour origine l'hébergement d'anciennes maquettes de bateaux destinées à tester divers types de structures, ainsi que d'exceptionnelles et authentiques figures de proue. Mais il retrace aussi, d'une remarquable manière, l'histoire de la marine royale suédoise d'hier et d'aujourd'hui. Avec à l'extérieur et à flot, plusieurs navires civils et militaires d'une autre époque qui sont ouverts au public. Un must!

Se dig snart i Karlskrona! Bienvenus à Karlskrona !

Saint Bernard du Spuikom

(*1)<http://www.marinmuseum.se/en>



le dock de Polhem / photo: Freddy Philips



le hangar Wasa (gauche) et dock de Polhem / photo: Freddy Philips



bâtiment des maquettes et d'enrôlement / photo: Freddy Philips



containerterminal Kluizendok / foto: Havenbedrijf Gent – Tom d'Haenens

Nieuwe containerdienst tussen de havens van Gent en Antwerpen

Minister van Mobiliteit Hilde Crevits wil de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens promoten. Het wegwerken van bepaalde euvels, zoals de strubbelingen tussen Oostende en Zeebrugge voor wat betreft de roro- en cruistrafiek, zou hun concurrentiepositie zelfs kunnen verstevigen. Ook wil de minister het binnenvaartverkeer tussen de Vlaamse havens versterken. Dat beleid past trouwens binnen de doelstellingen van Flanders Port Area. Zeebrugge is daar een grote voorstander van, gelet op zijn gebrekkige infrastructuur naar het binnenland en naar het Europese waterwegennet toe.

Een recente actie in deze context is de start van een nieuwe containerdienst tussen de havens van Gent en Antwerpen. Driemaal per week zal PSA Antwerp de twee containerterminals van het stouwersbedrijf Stukwerkers bedienen. Deze terminals zijn aan het Gentse Kluizendok en het Mercatordok gelegen. Beide dokken zijn multimodaal uitgerust en sluiten aan op de weg, het spoor, de binnenvaart en de zeevaart.

Voor het kluizendok zal de nieuwe dienst ongetwijfeld voor een verdere ontsluiting zorgen.

We noteren hierbij dat intermodaal vervoer, waarbij het waterwegennet een voorname rol speelt, zich de laatste tijd in de belangstelling van de markt heeft gewerkt. Wat dat Antwerpse PSA betreft, intensiveert het ook de samenwerking met Delta Marine Terminal (DMT) in het Nederlandse Moerdijk, waarop reeds drie maal per week een bargedienst wordt uitgbaat.

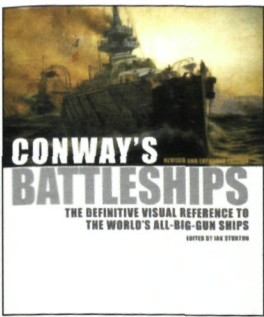
Het Gentse Havenbedrijf is natuurlijk zeer tevreden met deze nieuwe activiteiten tussen een grote speler voor het containervervoer en het stouwersbedrijf Stukwerkers. Hiermee bouwt de Gentse haven verder aan haar multimodale ontsluiting, want ze is gelegen op het kruispunt van belangrijke Europese snelwegen (E40/E17), spoorverbindingen en binnenscheepvaartroutes. Vooral met Frankrijk en de Rijnstreek is ze op dat punt bijzonder actief.

Sinds 2000 zijn de Gentse havenautoriteiten druk bezig met het bevorderen van de containertrafik via

binnenvaart, vooral naar de haven van Antwerpen toe. De start van de nieuwe containerdienst Gent-Antwerpen past dan ook volledig in het kader van dat strategische beeld. Dit beleid gaat hoofdzakelijk uit van zeehavens, en niet alleen in België. Ook European Gateway Services is een mooi voorbeeld van deze intermodaliteit. Het initiatief van PSA biedt zeker nieuwe kansen voor de verdere expansie van de distributiesector, waar de Gentse haven sterk op inspeelt. Vooral de verdere ontwikkeling van het Kluizendok is hiermee gebaat.

Henri Rogie

Nvdr. Het Gentse Havenbedrijf speelt ook in op de groeiende belangstelling voor de haven. Op dinsdag 22 oktober 2013 werd een nieuw bezoekerscentrum ingehuldigd. Dit opvallend en herkenbaar gebouw staat aan de Rigakaaï, op de grens tussen de stad en de hedendaagse haven. Het wordt de uitvalsbasis voor alle geleide bezoeken aan de Gentse haven, jaarlijks goed voor 15.000 bezoekers.



Boeken

Conway's Battleships

auteur: Ian Sturton

uitgever: Anova Books Group Ltd.

The Old Magistrates Court - 10 Southcombe Street

London W14 0RA - United Kingdom

www.anovabooks.com

ISBN: 9781844860685 - **uitvoering:** hardback met kleurenflap

pagina's: 240 - **formaat:** 300 x 260 x 23 mm.

illustraties: 150 foto's, 160 tekeningen

kostprijs: £ 30.00

In de eerste plaats zou ik graag verwijzen naar de twee subtitels van het boek die erg belangrijk zijn: 'Revised and expanded edition of All the World's Battleships' (uit 1987) en 'The definitive visual reference to the World's All-Big-Gun Ships'. Blijkbaar wordt in Groot-Brittannië dit werk als dusdanig beschouwd. Het gaat uitsluitend over slagkruisers en slagschepen met bij uitzondering een verwijzing naar de eerste vliegdekschepen, als slagschip ontworpen maar anders afgebouwd. Een zekere ontdebelling met de vijfdelige encyclopedie van Conway 'All the World's Fighting Ships' uit de jaren 1979-1983 is dus onvermijdelijk, als u tenminste over dat standaardwerk beschikt.

In totaal gaat het hier over slechts vijftien landen waarvan er verschillende toch een eerder bescheiden bijdrage hebben geleverd. Argentinië en Brazilië met slechts twee eenheden, Chili en Griekenland met één schip en bij Nederland is het gewoon tot een ontwerp gebleven! De Royal Navy daarentegen eist zo maar eventjes 70 bladzijden op om alle schepen te kunnen beschrijven! De drie Duitse 'pocket battleships' van de Graf Spee-klasse zijn zelfs niet vermeld, omdat zij achteraf als zware kruiser werden geklasseerd.

De auteur begint met de definities en benamingen van deze klasse oorlogsschepen en een overzicht van de betrokken marines, bewapeningen en uitrustingen. Het verhaal start in 1860 met als hoogtepunt de indienststelling in december 1906 van het eerste 'all-big-guns ship', HMS Dreadnought. Dit voor zijn tijd revolutionaire schip veroorzaakte een ware omwenteling in verband met de hoofdbewapening. Daarna volgen respectievelijk de eerste wereldoorlog die achteraf tot een enorme wapenwedloop zal leiden en dan natuurlijk de tweede wereldoorlog waarvan de evolutie van onder andere het luchtwapen uiteindelijk het einde van de slagschepen zal betekenen. Niemand heeft het in 1939 zien aankomen, maar het verlies van de twee Britse slagschepen 'HMS Prince of Wales' en 'HMS Repulse' op 10 december 1941 door een formatie Japanse vliegtuigen heeft één en ander wel duidelijk gemaakt op een zeer dramatische wijze.

Het vermelden waard zijn zeker de indrukwekkende, ja zelfs sensationele foto's, enkel- en dubbelbladig, waarvan er verschillende voor de eerste maal werden gepubliceerd. Vanzelfsprekend is er een zeer complete en overzichtelijke index aanwezig die twee pagina's in beslag neemt.

Dit is natuurlijk een afgesloten hoofdstuk zonder verdere toekomstmogelijkheden. Een gezonde belangstelling voor dit boeiende stuk geschiedenis volstaat voor de aanschaf van deze studie.

Louis Van Cant

SARC-6 aan boord van de Leopold I

auteur: Philippe Leman

tekeningen: Chris Lamquet

uitgever: Pilgrim Support

Erfprinslaan 194 - 1200 Brussel

www.pilgrimsupport.com

ISBN: 2-930444-04-5 - **uitvoering:** hardback - **pagina's:** 34

formaat: 265 x 200 x 8 mm. **kostprijs:** 20 EUR

bestellingen: exclusief bij de boetiek van Neptunus via hulpbetoon.marine@mil.be



Dit kwalitatief hoogstaande werk kadert in de (lessen)reeks 'Wegen naar uitmuntendheid' van Pilgrim Support. Dit Brusselse adviesbureau biedt de bedrijfswereld conferenties, teambuilding en opleidingen, vertrekkend van 'echte verhalen'. Hun methodiek gelooft dat er geen krachtiger boodschap bestaat dan een getuigenis van mensen die het beste van zichzelf hebben gegeven, als individu, als team en als leider. Bedoeling is dat de 'cursisten' die verhalen reflecteren op hun eigen dagelijkse leven en er hun lessen uit trekken, met het oog op continue verbetering.

Er bestaat een soortgelijk werk dat aan boord van de Apollo 13 achter de schermen van de NASA piept. Dit project gaat al enkele jaren mee, dus vond Pilgrim Support de tijd rijp voor een opvolger. Het oorspronkelijke idee was om iets rond de brandweer te doen, tot een Pilgrim in contact kwam met een bemanningslid van het fregat Leopold I. Bleek dat iedereen aan boord naast een specifieke job en een aantal cumulfuncties, zoals wacht lopen, ook brandweerman of -vrouw is. En dat in een tot op de millimeter geordende hiërarchische structuur. Veel verder hoefden de Pilgrims niet te zoeken want het gesneden brood dat hen hier in de schoot werd geworpen, zou hen het gedroomde studiemateriaal voor hun activiteiten opleveren. Gedurende twee jaar kreeg de Marine geregeld het bezoek van een Pilgrim, die de activiteiten aan boord van het fregat, maar ook in andere instanties, zoals bijvoorbeeld het brandbestrijdingscentrum in Ryckevelde, met argusogen volgde. Pen, papier, fototoestel en nieuwsgierigheid stonden te allen tijde en onvoorwaardelijk op scherp. Het resultaat is een boekje dat uit twee gedeeltes bestaat. Vooreerst is er het stripverhaal rond het opwerkingstraject SARC-6. De Safety And Readiness Check 6 is een zenuwslopende 'examenperiode' waarin de operationele paraatheid van schip en bemanning op een bijzonder intensieve manier wordt getest, tot zelfs een gesimuleerde gevechtssituatie toe. De strip stelt de verschillende disciplines van zo'n SARC zo levensecht voor, dat de lezer het boekje haast in de handen voelt trillen wanneer de Leopold een torpedo afvuurt, welke een vijandelijk fregat met een onwaarschijnlijke knal doorboort. En zelfs de lezer krijgt het warm, wanneer er in de generatorkamer brand uitbreekt. De tekeningen zijn ronduit subliem en de personages bijzonder herkenbaar. In een spitsvondig plot 'spelen' de Pilgrims zelf mee in het verhaal. Iemand moet toch vaststellen hoe uitmuntend de bemanning van de Leopold het doet...

Na het stripedeele volgt de zeer bevattelijke theoretische benadering. Die is geënt op thema's als gecertificeerde kwaliteit, kwaliteit meten vanaf het ontwerp, leadership, communicatie, veiligheid, bestrijding van calamiteiten en diversiteit.

Naast zijn oorspronkelijk bedoelde functie, is dit werk ook een leuk hebbeding voor personeelsleden van de Marine - die er zichzelf misschien wel in zullen tegenkomen - en voor iedereen die geïnteresseerd is in het leven en werken aan boord van een marineschip.

Franky Bruneel



107de plechtige naamgeving aan de Hogere Zeevaartschool

Op woensdag 2 oktober vond in de Hogere Zeevaartschool Antwerpen de 107de plechtige naamgeving plaats in aanwezigheid van o.a. de Commandant van de Marinecomponent, de voorzitter van de Associatie Universiteit en Hogescholen Antwerpen, de Vice-rector van de Universiteit Antwerpen, de Provinciecommandant en talrijke prominenten uit het burgerlijke en militaire maritieme milieu.

Na een openingstoespraak waarin kapitein Peter Raes, voorzitter van de Raad van Toezicht van de Hogere Zeevaartschool, een overzicht van de evolutie in de HZS gaf, gevolgd door een boeiende causerie van de heer Patrick Verhoeven met als titel 'Scheepvaart en Europa: over perceptie, beleid en lobbying', ging directeur Patrick Blondé over tot de uitreiking van de prijzen aan de laureaten van het vorige academiejaar en de naamgeving van de nieuwe promoties. "In 1907", zei hij, "werd in de Hogere Zeevaartschool gestart met een traditie om de nieuwe promotie Nautische Wetenschappen te noemen naar een verdienstelijke persoonlijkheid uit de maritieme wereld. Vanaf 1997 werd deze naamgeving ook toegepast op de promotie Scheepswerktuigkunde."

De promotie 'Scheepswerktuigkunde' 2013-2014 werd genoemd naar de heer Robert Roef, geboren op 31 oktober 1933. Hij kreeg de roep van de zee mee van zijn vader die officier scheepswerktuigkundige was. Na het behalen van zijn diploma mechanica, schreef hij zich in aan de Hogere Zeevaartschool waar hij in 1952 het diploma van aspirant-scheepswerktuigkundige haalde en meteen aanmonsterde op de motortanker Belgian Gulf. Na op diverse schepen te hebben gevaren, behaalde Robert Roef in 1957 zijn brevet van officier werktuigkundige 1^{ste} klasse en begon hij zijn loopbaan als hoofdwerktuigkundige aan boord van stoom-, turbine- en motorschepen van de rederijen Deppe en UBEM. Deze zou duren tot in juni 1968. Aansluitend bekleedde hij de functie van rederij-inspecteur en werd hij in 1980 bevorderd tot senior superintendent en volmachtträger. Onder de zeelieden van UBEM stond hij bekend als zeer strikt. Alles moest snel verlopen, veel geduld had hij niet; vandaar zijn bijnaam 'roef roef'.

De promotie 'Nautische wetenschappen' 2013-2014 werd genoemd naar Kapitein t.l.o. Jef Cuyt. Kapitein Alain Pels, voorzitter van het Koninklijk Belgisch Zeemans College, schetste de loopbaan van vriend Cuyt als volgt: "Hij werd geboren in Antwerpen in 1937 en op 17-jarige leeftijd maakte hij tijdens de grote vakantie zijn eerste zeereis naar Congo als leerling-kadet aan boord van de Alex Van Opstal. Ook tussen het beëindigen van zijn grieks-latijnse humaniora en het begin van zijn studies aan de Hogere Zeevaartschool scheept hij in als leerling-kadet op de Mar del Plata. Zijn ganse amarinage brengt hij door aan boord van het zeilopleidingschip Mercator (1956-1957), en in 1959 behaalt hij zijn diploma van aspirant-officier met onderscheiding. Van 1959 tot 1965 vaart hij in hoedanigheid van 4de, 3de en 2de stuurman aan boord van verschillende schepen van de CMB. In 1964 behaalt hij met grote onderscheiding zijn brevet van 1^{ste} Luitenant ter lange omvaart en in 1965 zijn brevet van kapitein ter lange omvaart. Dat jaar verlaat hij de CMB om in te schepen als 1^{ste} officier aan boord van de Gloria, een 'general cargoschip' van rederij Belfranline.



vlnr: directeur kapitein Blondé met de twee naamgevers, kapitein Jef Cuyt en Robert Roef
foto: Freddy Philips

In januari 1966, op 28-jarige leeftijd, promoveert hij tot kapitein van dat schip. Hij was toen de jongste kapitein van de Belgische koopvaardij. Hij bleef er het bevel voeren tot het schip in augustus 1967 werd verkocht en Belfranline zijn activiteiten onder Belgische vlag stopzette. Dan volgde een vervangingsreis als gezagvoerder van de ms Tecun Uman. In januari 1968 duidt rederij Ahlers hem aan als kapitein van het nog te bouwen koelschip Pontos. Op 20 januari 1969 vertrekt hij als gezagvoerder voor de eerste reis met het schip, waarvan hij zeven jaar lang titularis-kapitein blijft. In november 1975 neemt hij de functie aan van Overseas Operations Manager van Schelde Sleepvaartbedrijf (Scheldt Towage Company), dat naast de sleepactiviteiten op de Schelde, in volle expansie was in het buitenland (Bahamas en Perzische Golf). Van 1975 tot 1992 is hij van Managing Director van "Scheldt-Gulf Towage and Salvage Compnay", het filiaal van STC in Sharjah, in de Verenigde Arabische Emiraten. In 1992 vindt er een fusie plaats tussen STC en de URS, waardoor er na 17 jaar trouwe dienst, een einde komt aan zijn arbeidsovereenkomst met STC. Na een jaar als onafhankelijk consultant voor 'Star Clippers', wordt hij van augustus 1994 tot aan zijn pensioen op 1 januari 2001 Commercial Manager bij Stukwerkers Havenbedrijf in Gent."

Kapitein Jef Cuyt heeft zich gedurende zijn hele carrière – én erna – nuttig gemaakt binnen het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege. Lid sinds 1960, bestuurslid sinds 1970, voorzitter van 1991 tot 1997 en nu, secretaris-generaal sinds 2002, en nog steeds verantwoordelijke uitgever en hoofdredacteur van het maritiem maandblad Nautilus. Aan de uiteenzetting van kapitein Pels voegde directeur Patrick Blondé nog toe: "Het is duidelijk dat Jef Cuyt een waardige laureaat is voor de naamgeving aan onze nieuwe promotie Nautische wetenschappen."

Na de instanties te hebben bedankt voor de hem en Robert Roef toebedeelde eer, richtte Cuyt vervolgens een pathetische oproep tot de reders: "Belgische reders, investeer niet alleen in hoogwaardig-technologische schepen, maar investeer ook in die hooggekwalificeerde officieren die elk jaar door deze school worden afgeleverd. Zij zijn de toekomstige hoekstenen van onze Belgische maritieme cluster die zo belangrijk is voor de welvaart van ons land..." En de jonge generatie gaf hij volgende boodschap mee: "Bekijk elke dag weer als door kinderen, dan wordt elke dag een nieuwe ontdekking, een nieuwe uitdaging. Zo vermijd je dat je beroep vervalt in saaie routine, en wordt elk dag als een nieuw geschenk."

Freddy Philips



47ste Galabal van de Marine op 7 februari 2014

Op 7 februari 2014 organiseert de Marine de 47ste editie van het Galabal van de Marine in het Kursaal van Oostende. Mede dankzij de opbrengst van het Galabal kan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine de nodige ondersteuning geven aan personeelsleden (en hun gezinsleden) die zich in moeilijkheden bevinden. Jaarlijks besteedt deze vereniging ongeveer 40.000 € ten voordele van weduwen, wezen, gehandicapte kinderen en behoeftige families van de Marine.

Dit jaar krijgt het galabal muzikale omlijsting door:

- The Belgian Navy Big Band 'The Admirals' en zangeres Stefanie Meulemeester
- Combo 'Jo Arend' (vanaf middernacht)
- DJ Geert Goes Crazy (in de Lounge Bar vanaf 00.30 u.)

Daarnaast kunt u ook deelnemen aan het walking dinner, tussen 19.30 u. en 22.00 u. in de Delvauxzaal van het Kursaal (inschrijven voor 27 januari 2014). Meer info over het Galabal vindt u op www.mil.be/navycomp.

Toekomstige commandant van P901 Castor bezoekt zijn schip in wording

In het Franse Boulogne-sur-mer, is luitenant-ter-zee eerste klasse Dirk Demedts reeds aan boord geweest van het nieuwe patrouilleschip P901 Castor, waarvan hij de eerste commandant wordt. Op 27 november heeft een delegatie van de Marine de scheepswerf Socarenam bezocht. Ook Divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, en de heer Carl Decaluwé, provinciegouverneur van West-Vlaanderen, waren aanwezig. Op dit ogenblik zijn de verschillende staalmodules die samen de romp vormen, aan elkaar gelast. De Castor krijgt al vorm. Vanaf eind januari begint de tweede fase waarin men de naakte romp zal bekleden en alle installaties implementeren. Na de tewaterlating en de volledige afwerking, gaat men in mei het schip uitvoerig testen. Eerst drie weken aan de kaai, daarna op volle zee. In juni 2014 zal de Marine haar nieuwe patrouilleschip in ontvangst nemen. De opvolger, P902 Pollux, volgt dan zes maanden later.



1LZ Dirk Demedts, toekomstige commandant van de Castor, bezoekt zijn schip in wording

1LZ Dirk Demedts, futur commandant du Castor, visite sa navire en construction (foto/photo: Franky Bruneel)





47ème Bal de gala de la Marine le 7 février 2014

Le vendredi 7 février 2014, la Marine organise le 47ème Bal de gala de la Marine au Kursaal d'Ostende. C'est en partie grâce à la recette de ce Bal de gala que l'Association d'Entraide de la Marine peut soutenir les membres du personnel (et leur famille) en difficulté. Ainsi annuellement, l'association peut consacrer environ 40.000 € aux interventions en faveur des veuves, des orphelins, des enfants handicapés et des familles de la Marine se trouvant temporairement dans le besoin.

Cette année, l'ambiance musicale du Bal sera assurée par:

- The Belgian Navy Big Band 'The Admirals' et la chanteuse Stefanie Meulemeester
- Le combo 'Jo Arend' (dès 00h00)
- DJ Geert Goes Crazy (dans le Lounge Bar dès 00h30)

Il vous sera également possible de participer au walking dinner qui se donnera de 19h30 à 22h00 dans la salle Delvaux du Kursaal. (inscription avant le 27 janvier 2014)



Plus d'infos via www.mil.be/navycomp



Le futur commandant du P901 Castor rend visite à son navire en construction

Dans la ville française de Boulogne-sur-mer, le lieutenant de vaisseau de première classe Dirk Demedts vient d'effectuer une visite au nouveau patrouilleur P901 castor, navire dont il deviendra le premier commandant. Le 27 novembre, une délégation de la Marine a rendu visite au chantier naval Socarenam. L'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la composante Marine était accompagné lors de cette visite de monsieur Carl Decaluwé, gouverneur de la province de Flandre Occidentale. En ce moment, les différents modules en acier constituant la coque sont soudés l'un à l'autre. Le Castor prend déjà forme. Fin janvier, la seconde phase débutera lorsque cette coque vide sera habillée et recevra toutes ses installations. En mai, après la mise à l'eau et la fin de toutes les finitions, les tests pourront commencer. D'abord par trois semaines à quai, ensuite en haute mer. En juin 2014, la Marine pourra prendre possession de son nouveau patrouilleur. Le suivant, le P902 Pollux, suivra six mois plus tard.



(foto/photo: Franky Bruneel)





Nieuwe binationale operationele school ingehuldigd

Op 22 november hebben de Commandant Zeestrijdkrachten Admiraal Benelux, Vice-admiraal Matthieu Borsboom en de Commandant van de Belgische Marinecomponent, deputy Admiraal Benelux, divisieadmiraal Michel Hofman de nieuwe Belgisch-Nederlandse operationele school (NLBEOPS) plechtig ingehuldigd. Dit gebeurde symbolisch door het lossen van de trossen. De structuur van de school is opgevat als die van een schip met 185 bemanningsleden. De instructeurs zijn hoofdzakelijk van de Nederlandse Koninklijke Marine en de Belgische Marine, maar ook de Britse Marine en de Duitse Marine hebben hun aandeel in de opleiding. Per jaar verwelkomt de school 2500 à 3000 leerlingen voor één van de 170 cursussen. De school geeft onderricht aan personeelsleden van de operationele dienst van de Koninklijke Marine en van de Belgische Marinecomponent.



foto/photo: Jorn Urbain

Marine huldigt personeelsleden voor kwarteeuw dienst op zee

Divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, heeft op 14 november de plechtigheid rond Koningsdag aangegrepen om drie personeelsleden van de Marine te huldigen. Twee ervan hebben 25 jaar diensttijd op zee, één persoon zelfs dertig jaar. Een oorkonde erkent hun buitengewone dienst, hun moed en hun toewijding bij de Marine. Volgende personen kregen de oorkonde voor 25 jaar dienst op zee: meester-chef B. Deklerck en eerste kwartiermeester-chef G. Vanhaverbeke (Godetia). Eerste kwartiermeester-chef Bouckaert (Bellis) kreeg hulde voor zijn dertig jaar dienst aan boord van de marineschepen.



foto/photo: Jorn Urbain



Inauguration de la nouvelle école bi-nationale des opérations

Ce 22 novembre, la nouvelle école bi-nationale des opérations (Nederlands-Belgische Operationele School (NLBEOPS)) a été inaugurée par le 'Commandant Zeestrijdkrachten Admiraal Benelux', le vice-amiral Matthieu Borsboom et le Commandant de la Composante Marine et 'deputy Admiraal Benelux', l'amiral de division Michel Hofman et ce, de manière symbolique, en libérant des amarres. Le fonctionnement de l'école binationale est conçu comme celle d'un navire avec 185 membres d'équipage. Les instructeurs proviennent principalement de la 'Koninklijke marine' des Pays-Bas et de la Composante Marine belge, mais les Marines britannique et allemande apportent leur contribution à la formation. Annuellement, l'école accueille entre 2.500 à 3.000 élèves qui suivent l'un des 170 cours auprès de NLBEOPS. L'école forme tous les membres du personnel du service opération tant de la 'Koninklijke marine' que de la Composante Marine belge.



foto/photo: Jorn Urbain

La Marine récompense des membres de son personnel pour un quart de siècle de service en mer

Le 14 novembre, l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine, a profité de la cérémonie de la Fête du Roi pour honorer trois membres du personnel de la Marine. Deux d'entre eux comptabilisent 25 années de service en mer, le troisième en compte trente. Un diplôme atteste de leur service exceptionnel, leur courage et leur dévouement pour de la Marine. Le maître-chef B. Deklerck et le premier quartier maître-chef G. Vanhaverbeke (Godetia) ont reçu ce diplôme pour 25 années de service en mer, tandis que le premier quartier maître-chef Bouckaert (Bellis) s'est vu remettre cette reconnaissance pour ses trente années à bord de nos navires.



foto/photo: Jorn Urbain



terugkeer van de Narcis / rentrée du Narcis (foto/photo: Jorn Urbain)

CHANCOM-meeting op 7 en 8 november

De Commandant van de Marinecomponent, divisieadmiraal Hofman, was de gastheer voor het 'Comité van het Kanaal' (CHANCOM, Channel Committee) dat reeds sinds de jaren '50 bestaat. Ter oprissing van het geheugen: Tijdens de koude oorlog was de commandostructuur van de NAVO gestoeld op een reeks lokale maritieme commando's. Zo vielen het Belgische deel van de Noordzee en de ons aanpalende gebieden onder de bevoegdheid van CINCHAN (Commander in Chief Channel, de Commandant van het Kanaal). Om de coördinatie te verbeteren tussen de betrokken landen welke maritieme middelen ter beschikking stellen, riep deze autoriteit regelmatig de Commandanten van de betrokken Marines bij zich (BE, DE, FR, NL en UK). Zo ontstond het CHANCOM. Vandaag bestaat de functie CINCHAN niet meer in de nieuwe organisatie van de NAVO. Nochtans heeft het CHANCOM

de talrijke reorganisaties overleefd. De oorspronkelijke initiatieven zijn geëvolueerd en vandaag verwelkomt het comité nieuwe leden met de status van waarnemer (Italië, Portugal en Spanje). Ook de EUMS (Europese militaire staf) en de NAVO (via zijn unieke

Mijnenjager M923 Narcis terug in Zeebrugge na opdracht van drie maanden in de Noordzee en Baltische Zee

Op donderdag 14 november keerde de mijnenjager M923 Narcis terug naar zijn thuishaven Zeebrugge. Sinds half augustus maakten schip en bemanning deel uit van het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1 (Standing Nato Mine Countermeasures Group 1). Dit eskader heeft deelgenomen aan oefeningen en operaties waaronder 'Open Spirit' en 'Steadfast Jazz' tijdens dewelke meerdere mijnen werden ontdekt en vernietigd in de Baltische zee. Bovendien zijn er drie ongekende wrakken ontdekt. Behalve de Narcis, bestond het eskader verder uit Poolse, Duitse, Letse, Estse, Nederlandse en Noorse schepen. Een compleet relaas van deze intensieve periode kunt u in deze uitgave lezen vanaf pagina 4.

Maritieme Commando (MARCOM in Northwood) zijn vertegenwoordigd. Gedurende hun bezoek aan België heeft het Comité o.a. deelgenomen aan een herdenkingsplechtigheid bij de Meensepoort in Ieper.



foto/photo: Jorn Urbain



Le chasseur de mines M923 Narcis rentre à son port d'attache après trois mois de mission en mer du Nord et en mer Baltique

Le jeudi 14 novembre, le chasseur de mines M923 Narcis a rejoint son port d'attache, Zeebrugge. Depuis mi-août, le navire et son équipage faisaient partie de l'escadre permanente de l'OTAN en charge de la lutte contre les mines SNMCMG1 (Standing Nato Mine Countermeasures Group 1). Cette escadre a participé aux exercices 'Open Spirit' et 'Steadfast Jazz' durant lesquels plusieurs mines ont été découvertes et détruites en mer Baltique. De plus, trois nouvelles épaves ont été découvertes. Outre la participation du Narcis, des navires provenant de Pologne, d'Allemagne, de Lettonie, d'Estonie, des Pays-Bas et de Norvège ont composé cette escadre. A partir de page 4 dans cette édition, vous pouvez lire un article complet sur la participation du Narcis à SNMCMG1.



terugkeer van de Narcis / rentrée du Narcis (foto/photo: Jorn Urbain)

Meeting CHANCOM, les 7 et 8 novembre

Les 7 et 8 novembre dernier, l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine, a été l'hôte pour la Comité de la Manche

(CHANCOM, Channel Committee) qui existe depuis les années cinquante. Pour mémoire, durant la guerre froide, la structure de commandement de l'OTAN s'appuyait sur une série de commandants maritimes régionaux.



foto/photo: Jorn Urbain

Ainsi, la mer du Nord belge et les eaux attenantes dépendaient du CINCHAN (Commander in Chief Channel - Commandant en chef de la Manche). Afin d'améliorer la coordination entre les différentes nations lui fournissant des moyens navals, cette autorité convoitait, régulièrement, les Chefs des Marines concernées (BEL - DEU - FRA - NLD et GBR) chez lui. C'est ainsi que naquit le CHANCOM. Aujourd'hui, la fonction de CINCHAN n'existe plus dans la nouvelle organisation de l'OTAN. Par contre, le CHANCOM a survécu aux réorganisations successives. Depuis lors, les objectifs initiaux de ce comité ont évolués et aujourd'hui il accueille de nouveaux membres qui ont le statut d'observateur (ITA, POR, SPA). L'EUMS ainsi que l'OTAN, par l'entremise de son unique Commandement Maritime (MARCOM à Northwood), y sont également représentés. Pendant sa visite à la Belgique, le Comité a participé entre autres à une cérémonie de commémoration chez le 'Meensepoort' à Ypres.



Twee Marinetopsporters maken zich klaar voor de Olympische spelen van 2016

De twee topsporters bij de Marine, 1ste Matroos Yannick Lefebvre en 1ste Matroos Matthieu Janssens, staan bij hun voorbereiding voor de Olympische spelen al heel wat verder dan in 2009. De zeilers willen verder bouwen op de ervaring die ze hebben opgedaan en de talrijke uren zeiltraining die ze al hebben geklokt. Ze hopen onder begeleiding van een kwaliteitsvolle omkadering te kunnen doorstoten tot de wereldtop. Na de medaille van Evi Van Acker lijkt er nu ook een betere omkadering mogelijk te zijn richting 2016. Onze topzeilers functioneren binnen de werking van de VYF onder begeleiding van hoofdcoach Wil Van Bladel. Nu zijn ze volop bezig met de wintertrainingen in Oostende en vanaf februari bulkt hun agenda van kwalificaties '49 en wereldbekerwedstrijden. Onder het motto 'higher and faster to Rio' mikken zij oprecht op een deelname aan de spelen. Daar een goede prestatie neerzetten is hun ultieme droom...



foto/photo: Yannick Lefèbvre & Matthieu Janssens



foto/photo: Hubert Rubbens

Staatssecretaris Bogaert ontmoet het burgerpersoneel van Defensie in Zeebrugge

Op 4 november heeft Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken en Modernisering van de Openbare Dienst, Hendrik Bogaert, een informatief bezoek gebracht aan de marinebasis van Zeebrugge. Hoofddoel was een 'open' dialoog met alle burgerpersoneelsleden van Defensie, tewerkgesteld in de diverse korpsen en eenheden van de Marinebasis. Voor deze gelegenheid was er ook een DGHR vertegenwoordiging aanwezig. Het bezoek werd afgesloten met een rondgang bij Navlog (logistiek distributiecentrum en scheepsloods), ter invulling van de 'maritieme interesse' van de Staatssecretaris.





Deux sportifs d'élite de la Composante Marine se préparent pour les Jeux Olympiques de Rio 2016

Les deux athlètes de haut niveau de la Marine, le 1MT Yannick Lefèbvre et le 1MT Matthieu Janssens ont entamé leur cycle d'entraînements qui leur ouvrira peut-être la route des J.O. de Rio en 2016. Ils reprennent donc la mer avec plus d'expérience encore et comptent bien s'appuyer sur les heures de navigation qu'ils totalisent déjà depuis 2009. Ils espèrent pouvoir atteindre le top mondial dans un cadre professionnel. Depuis la médaille d'Evi Van Acker, le coach Wil Van Bladel est devenu le responsable général des équipes de voile. Ensemble, ils espèrent bien grimper sur la plus haute marche du podium. Ils viennent de reprendre les entraînements à Ostende, et à partir de février, repartent pour une année chargée de régates. 'Higher and Faster to Rio' est la devise avec laquelle ils veulent atteindre Rio pour y livrer une belle prestation!



foto/photo: Yannick Lefèbvre & Matthieu Janssens

Le Secrétaire d'Etat Hendrik Bogaert rencontre le personnel civil de la Défense à Zeebrugge

Le novembre dernier, le Secrétaire d'Etat à la Fonction publique et à la Modernisation des Services publics Hendrik Bogaert, a effectué une visite de la base navale à Zeebrugge. L'objectif principal de cette visite était d'avoir un dialogue 'ouvert' avec tous les membres du personnel civil de la Défense employés par les divers Corps et Unités de la Défense de la base navale de Zeebrugge. Pour cette occasion, des représentants de DGHR étaient également présents. La journée s'est clôturée par une visite de NAVLOG (Centre de distribution logisitique et hangar à navires) en complément de 'l'intérêt maritime' du secrétaire d'Etat.



foto/photo: Hubert Rubbens



20 kandidaten schepen in aan boord van de M916 Bellis

Op 15 oktober waren een 20-tal kandidaten voor een job bij de Marine te gast in de marinebasis van Zeebrugge. Ze scheepten in voor een dag op zee, aan boord van de mijnenjager Bellis. Tijdens deze unieke belevenis konden ze het leven aan boord in alle realiteit ervaren. Er waren verschillende demonstraties, zoals met de SPVDS (Self Propelled Variable Depth Sonar) en een reddingsdemonstratie met een Seakinghelikopter. Alle departementen hebben hun deuren wijd opengezet en de gaatjes werden met nog tal van kleinschaliger oefeningen gevuld. Het marinepersoneel deelde vanop de werkvloer talloze ervaringen met hun 'toekomstige collega's'. Voor elk van hen was het een geslaagde dag.



foto/photo: Jorn Urbain

Prestigieuze prijs voor Vaandrig-ter-zee 2de klasse Kathleen Vaneckhaute

Vaandrig-ter-zee 2de klasse Kathleen Vaneckhaute van de 103e promotie aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, ontving een prijs van de stichting 'Ernest Urban', gezien ze de beste punten behaalde voor haar masterthesis. Die handelde over de mariene grenslaag in een lage snelheid windtunnel (hydrodynamica). De prijs werd haar overhandigd door divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent.



foto/photo: Jorn Urbain





foto/photo: Jorn Urbain

Un prix prestigieux pour l'enseigne de vaisseau de 2e classe Kathleen Vaneeckhaute

L'enseigne de vaisseau de 2e classe Kathleen Vaneeckhaute de la 103ème promotion de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, a reçu un prix de la fondation 'Ernest Urban' la récompensant pour ses très bons résultats à sa thèse de

master. Cette thèse traite de la couche limite maritime dans une soufflerie à basse vitesse (hydrodynamique). Le prix a été remis par l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine.



Vingt candidats embarquent à bord du Mg16 Bellis

Le 15 octobre, une vingtaine de candidats pour un job à la Marine se sont présentés à la base navale de Zeebrugge, où ils ont embarqué à bord du chasseur de mines Bellis. Durant cette expérience unique, ces jeunes ont pu découvrir la vie réelle à bord d'un navire durant plusieurs démonstrations comme avec le SPVDS (Self Propelled Variable Depth Sonar) ou durant l'exercice de sauvetage par un hélicoptère Seaking. Tous les départements ont ouvert leur porte et les jeunes ont pu assister à un grand nombre d'exercices. Ce fut une journée très réussie lors de laquelle le personnel de la composante Marine a pu partager son expérience de terrain avec leurs 'futurs collègues'.



foto/photo: Jorn Urbain





foto/photo: VSW-team Marine

Het fregat F930 Leopold I is weer thuis

Begin september meerde het multifunctionele fregat Leopold I weer aan in zijn thuishaven Zeebrugge, na een twee jaar lange moderniserings- en onderhoudsperiode in Den Helder (NL). Het schip heeft net succesvol het eerste deel van zijn opwerkingsfase op zee uitgevoerd en is nu 'vaargereed'. De Marine liet de sensoren op zijn eerste fregat, F930 Leopold I vernieuwen vanaf 2011. Het is nu voorzien van nieuwe detectie- en controlesystemen zoals Seastar en Gatekeeper. De eerste sensor zorgt voor een zeebeeld en kan automatisch kleine objecten op korte afstand ontdekken en volgen, bijvoorbeeld zwemmers en periscopen in alle weersomstandigheden. Het tweede systeem, Gatekeeper, is een waarschuwingssysteem met infrarood-full-HD camera's. Deze zorgen voor een haarscherp beeld, 360 graden om het schip heen. Zwemmers en bootjes (zoals die van de piraten voor de Somalische kust) kunnen razendsnel worden herkend op korte afstand. De F930 Leopold I

zal in de komende maanden zijn opwerk-fase vervolgen, om daarna ingezet te kunnen worden. Pas na het eindexamen - tegen het einde van het eerste semester 2014 - zal de Leopold I 'Ready for Duty' (RFD) verklaard worden. Op dat ogenblik is het schip klaar voor operationele verbintenissen.

GUARDEX 13

Op 24 en 25 september vond de jaarlijkse bijeenkomst van het North Atlantic Coast Guard Forum plaats in Lissabon (Portugal). Hierbij werd een internationale oefening georganiseerd onder de naam Guardex 13. Deze had als belangrijkste doelstelling de interoperabiliteit te beproeven en verder te ontwikkelen tussen diverse agentschappen, organen en (inter)nationale entiteiten van de verschillende deelnemende landen. Dit zowel op zee als in de haventoeegangen. Dit jaar lag de nadruk vooral op de maritieme aspecten van de strijd tegen drugs, mensenhandel en illegale immigratie, het beschermen van mensenlevens op zee en de bestrijding van verontreiniging van de zee. In de haven van Cascais (Portugal) werd hiervoor een AUV (Autonomous Underwater Vehicle) oefening opgezet. Het Belgische Marine VSW-team nam hieraan deel met de eigen REMUS, samen met een duikleenheid van de Portugese Marine en de universiteit van Porto met een prototype AUV. De taak van het Belgische VSW-team was om in samenwerking met het Portugese duikteam drugs en wapens op te sporen in de haven van Cascais.



foto/photo: Jurgen Braekevelt



GUARDEX 13

Les 24 et 25 septembre dernier, la ville de Lisbonne (Portugal) a accueilli la réunion annuelle du Forum des garde-côtes de l'Atlantique Nord (North Atlantic Coast Guard Forum – NACGF). Cet événement était accompagné d'un entraînement majeur intitulé 'Guardex'. Cet exercice a pour objectif principal de promouvoir l'interopérabilité entre différentes agences tant au niveau national qu'international, en mer et dans les ports. Cette année en particulier, l'accent était mis sur les aspects maritimes de la lutte contre les trafics de drogue, la traite des êtres humains et l'immigration clandestine sans oublier le sauvetage en mer et la sauvegarde de l'environnement marin. A cette fin, un exercice d'engins sous-marins autonomes (AUV - Autonomous Underwater Vehicle) fut organisé dans le port de Cascais. Un 'Search-team' VSW belge équipé d'un REMUS 100 a participé




foto/photo: VSW-team Marine

à l'exercice, de concert avec une unité de plongeurs portugais ainsi que des scientifiques de l'université de Porto qui mettaient, eux, en œuvre un prototype d'AUV. La tâche dévolue au 'Search-


team' belge, en collaboration avec les plongeurs portugais, était de détecter la présence de drogue et d'armes dans les eaux du port de Cascais.

La frégate Léopold I rejoint son port d'attache

Depuis début septembre, la frégate F930 Léopold I a rejoint Zeebrugge,  son port d'attache, après une période

de modernisation et d'entretien de deux ans à Den Helder (Pays-Bas). Le navire vient de terminer la première partie en mer de sa phase de préparation et est maintenant 'prêt à prendre la mer'. C'est en 2011 que la Marine a décidé de procéder

à la modernisation des senseurs de sa première frégate, le F930 Léopold I. Celle-ci est maintenant équipée de nouveaux systèmes de détection et de surveillance, tels que le Seastar et le Gatekeeper. Le premier système permet de détecter et de suivre automatiquement de petits objets à courte distance, comme des nageurs ou des périscopes de sous-marins quelles que soient les conditions météorologiques. Le second, le Gatekeeper, est un système d'alerte infrarouge équipé de caméras full-HD. Ce système donne une image sur 360° autour du navire et permet de suivre les petites embarcations comme celles des pirates au large des côtes de la Somalie.

Le F930 Léopold I poursuivra, dans les mois qui viennent, sa mise en condition, afin de pouvoir, à terme, être mise en œuvre. Ce n'est qu'après son 'examen' final prévu à la fin du premier semestre 2014, que cette frégate sera déclarée Ready For Duty (RFD), c'est-à-dire prête pour  engagement opérationnel.



foto/photo: Jurgen Braekevelt



Fregat Leopold I te gast in peterstad Nijvel

Tijdens een plechtigheid op de Grote Markt van Nijvel vond op woensdag 25 september de commandowissel plaats van het multifunctionele fregat F930 Leopold I. De nieuwe bevelhebber werd fregatkapitein stafbrevethouder

Tanguy Botman. Hij liep zelf nog school in deze peterstad. Onder het bevel van zijn voorganger, fregatkapitein stafbrevethouder Philippe Warnauts werd het fregat volledig gemoderniseerd, zodat het schip operationeel inzetbaar is tegen midden 2014. De plechtigheid

divisieadmiraal en Vleugeladjutant van de Koning Michel Hofman en de burgemeester van Nijvel, de Heer Pierre Huart.



de speech van FKP Warnauts / le speech du CPF Warnauts (foto/photo: Jorn Urbain)



La frégate Léopold I en visite dans sa ville marraine à Nivelles

Le mercredi 25 septembre une cérémonie de remise de commandement de la frégate multifonction F930 Léopold I a été organisée sur la Grand Place de Nivelles. Le nouveau commandant est le capitaine de frégate breveté d'état-major Tanguy Botman qui a effectué une partie de ses études dans la ville marraine. Pendant le commandement de son prédécesseur, le capitaine de frégate breveté d'état-major Philippe Warnauts, la frégate a été complètement modernisée afin que le navire soit prêt à être déployé opérationnellement pour la mi-2014. La cérémonie s'est déroulée en présence du Commandant de la Composante Marine, l'amiral de division et Aide de Camp du Roi Michel Hofman et du bourgmestre de Nivelles, Monsieur Pierre Huart.

de speech van FKP Warnauts / le speech du CPF Warnauts (foto/photo: Jorn Urbain)



Abonnees-weldoeners

Abonnés bienfaiteurs

ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) - ZWEVEGEM
 ADRIAENSSENS A. - Opperreester - TIELRODE
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Opperreester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Luitenant-ter-zee - OOSTENDE
 ANRIJS H. Capitaine de frégate (RHR) - Waterloo
 ARRIGHI D. 1e Matroos (R) - SINT-STEVEN'S-WOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BASTIN B. - GREZ-DOICEAU
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. -TROOZ
 BERGEZ J. Fregatkapitein - ST. ANDRIES
 BEUGNIES P. - GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BEUSELINCK T. - OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERT M. - ANTWERPEN
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOTS G. Kwartiermeester (b.d.) - DE HAAN
 BOURLET G. Opperreester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BOUSSE J.P. Eerste kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL Ch. 1ste Meester-chef - ASSEBROEK
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CHASSEUR R. - BRUXELLES
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLERINX R. Vaandrig-ter-zee tweede klasse - BORGLOON
 CLYBOUW L. Opperreester - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 (†)
 COLONVAL C. Capitaine de corvette - SIJSELE
 CONDES G. - HAMME
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Ere-Korvetkapitein (R) - HALLE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYVERS M. - BLANKENBERGE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BEURME J. Kapitein-ter-zee (SBH) - ST. LAUREINS
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE
 DE BRUYCKERE B. - KNOKKE-HEIST
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGE M. - BREDENE

DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE
 DE RAEDEMAER F. Capitaine de corvette (R) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER J. - BRUGGE
 DE TROYER D. - 1e Sergant - BREDENE
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) - ST. GENESIUS-RODE
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DE WACHTER W. - BORGERHOUT
 DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) - FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLESEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAER A. 1e Corporaal Chef - BRUGGE
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
 DONCKERS H. - BRUGGE
 DRAGO H. - OOSTENDE
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.M. Maître principal-chef (e.r.) ST- SAVIN
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUCOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUGGE
 FERY G. - OOSTENDE
 FLORE S. Eerste kwartiermeester-chef - AARTRIJKE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 GEERINCKX J. - Kapitein-ter-zee (R) - KNOKKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GHEYSSENS G. - DILBECK
 GILLET A. - LANQUESAINT
 GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
 GREGOIRE C. - WATERLOO
 GROESEMANN M. - Capt CRCM - IXELLES
 GUILLAUME PH. - ARLON
 HACHA Ch. - HERENT
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Opperreester-chef (b.d.) - KNOKKE HEIST
 HEDONT M. - CUESMES
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENNRAD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERSENS M. - HERENT
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HOLSBOER J. - BRUXELLES
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe (R) Hre - MALEVES
 STE. MARIE
 HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAIE C. Lieutenant de vaisseau de première classe (b.d.) - MONS
 HUYGHE M. - ANTWERPEN
 HUYSMAN H. Capitaine de corvette (R) Hr - ERWETEGEM
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Erefregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JANDA M. 1^{ste} Kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein (R) HR - MERKSEM (ANTWERPEN)
 JANSSENS P. Korvetkapitein (R)- KAPELLEN
 JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire (b.d.) - EVERE
 KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
 KOOISTRA A. - BRUGGE
 LAJOUS M.H. - PONT-A-CELLES
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAMEERE P. Eerste meester-chef - ELLEZELLES
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 LE HARDY DE BEAULIEU J.L. - VCTE - GOSSSELIES
 LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LENEZ B. -
 LEPONCE D. - Premier maître-chef - ANDERLECHT
 LIENART J.C. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE
 LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
 LEULIER J. Capitaine de Frégate (R)- TOURNAI
 LEYE J. - 1^{ste} Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
 MAERTENS R. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
 MAES F. Erevandrig-ter-zee (R) - BRASSCHAAT
 MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
 MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
 MARLIER J.M. - SOIGNIES
 MASQUELIN J. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MATTON R. - Kolonel MED (b.d.) - OOSTENDE
 MERCIER B. Quartier-maître - LANDELIES
 MEULEMANS - GEEL
 MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
 MEYERS S. BRUGGE-ASSEBROEK
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
 MICHIELSENS M. Ere Oppermeester-chef (b.d.) - ST. ANDRIES
 MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
 MORRIS J. (b.d.) - SIJSELE
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT - KEMPEN
 NEUS R. 1^{ste} Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 OST D. - SCHOTEN
 PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
 PEARSE M. - BRUGGE
 PEDE R. Oppermeester-chef - EREMBODEGEM
 PEIRE M. Adjudant-chef (R) - NIEUWMUNSTER
 PELS A. - KTLO - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein (R) - WEERT (BORNEM)
 PETERS R. (b.d.) ATHUS
 PINTELON J. Erefregatkapitein (R) - LENNIK
 PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
 PIRONGS P. - WESTERLO
 POELMAN P. Erefregatkapitein (R) - GENT
 POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1^{ste} klasse (b.d.) - OOSTENDE
 PYNOO J.-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitin (b.d.) - SNELLEGEEM
 RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
 ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
 ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
 ROTSAERT J. 2^{de} Meester (mil) (b.d.) GENT
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
 SAUSSEZ G. 1^{er} Quartier-maître-chef (mil) (b.d.) - REBECQ
 SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 SCHLEUSNER S. - BRUSSEL
 SCHOONVLIET A. 1^{ste} Meester-chef (b.d.) - HOVE
 SCHOTTE G. Korvetkapitein SBH - BRUGGE

SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
 SEYNAEVE C. - OOSTENDE
 SIMOENS C. Meester - BRUGGE
 SMET R. Professor - KTLO - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
 STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
 STEVENS-DEWILDE J.CI. (R) - SINT IDESBALD
 STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
 STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-
 STEVENS-WOLUWE
 STORM R. 1^{ste} Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SUYS S. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
 TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (R) (e.r.) BRAINE-ALLEUD
 TRUYENS L.-J. 1^{ste} Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee (b.d.) - BRUSSEL
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
 VAN BOGAERT H. Med Luitenant-colonel - BREDENE
 VAN BRANDE F. 1^{er} Maitre Chef - WATERLOO
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB (b.d.) - GENT
 VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK
 VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (R) (e.r.) - BREDENE
 VAN DE VYVER I. - SCHOTEN
 VAN DE WALLE B. - Capitaine de frégate (R) - CONCARNEAU (FR)
 VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien (b.d.) - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
 VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
 VAN DEN STEENE W. - Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
 VAN DURME M. Meester-chef (b.d.) - EEKLO
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1^{ste} klasse (R) - ANTWERPEN
 VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
 VAN NECK D. - AALST
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
 VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
 VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
 VANDER BEKEN C. Capitaine de Fregate (R) - BRUXELLES
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein (R) - KEERBERGEN
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BOVEKERKE
 VANTORRE A. - OOSTENDE
 VERELST J. Oppermeester (b.d.) - BORGERHOUT
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
 MORTSEL
 VERHELST L. Oppermeester - SINT-ANDRIES
 VERHEYEN J. Adjudant-majoor (R) - LIER
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
 VERMEERSCH R. - SINT-ANDRIES
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTREPEN W. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN
 VINCENT C. - LIEGE
 VLEMINCKX A. - BRUXELLES
 VOGELS A. 1^{ste} Meester-chef (b.d.) - GENT
 VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
 WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
 WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) - RIXENSART
 WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
 WOUTERS C. - BRUGGE
 WOUTERS M. - BREDENE
 WYNSBERGHE J. Med Luitenant-Kolonel - SINT-KRUIS
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Lijst afgesloten op 05 december 2013
 Liste clôturée à la date de 05 décembre 2013



DE BELGISCHE MARINE
PRESENTEERT U HET

LA MARINE BELGE
VOUS PRÉSENTE LE



Galabal *Bal de Gala* *Marine*

van de
de la

KURSAAL OOSTENDE

7 FEBRUARI / FÉVRIER 2014

AU PROFIT DE L'ASBL ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA MARINE
TEN VOORDELE VAN DE VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE MARINE VZW

INFO:
050/558278
MARC.PANESI@ML.BE



KURSAAL
OOSTENDE



Intech



THALES

